

# ***Lo sviluppo sostenibile negli impianti di risalita – progettazione di una stazione sciistica alternativa ai grossi caroselli sciistici***

***dott. Alessandro Conci – Provincia autonoma di Trento (Italia)***

## **Premessa**

In un quadro come quello del versante più meridionale dell'arco alpino dove le più celebri stazioni invernali dominano il mercato, lo spazio per le piccole realtà sembra oramai restringersi all'attività locale, con grosse difficoltà gestionali in mancanza del sostegno pubblico.

Il Trentino - Alto Adige (Südtirol) ha visto negli ultimi decenni una pesante ristrutturazione del settore, con la sparizione delle piccole stazioni e la concentrazione dell'offerta turistica in grossi caroselli da centinaia di chilometri. Basti pensare che nel solo Trentino, negli ultimi quindici anni, le sciovie si sono ridotte del 60%, le seggiovie ad ammortamento fisso sono calate del 30%, gli agganciamenti automatici sono triplicati, mentre il totale degli impianti in esercizio si è ridotto di un terzo. L'evoluzione ha però portato al raddoppio delle persone trasportate ed all'aumento delle presenze di un quarto, grazie anche ai forti investimenti.

In questo panorama le piccole stazioni con pochi impianti sono quasi scomparse, fatta eccezione per qualche progetto originale e fortemente innovativo.

Attualmente l'investimento in queste realtà turistiche non appare più giustificato a meno di non sfruttare nicchie di mercato. L'altipiano del Tesino, in Trentino, una delle regioni alpine italiane a forte sfruttamento turistico invernale, con la zona sciistica del passo Broccon, appare in questo scenario come una delle stazioni invernali che sta investendo su un processo di innovazione. E questo come risultato di una nuova visione del territorio che puntando sulle risorse ambientali può essere in grado di sviluppare in modo sostenibile la località del meridione alpino, come una delle prime stazioni "oil free zone" della regione.

Determinante al riguardo la nuova offerta turistica, progettata sotto molti aspetti

in modo anticonvenzionale, che vede da un lato il rinnovo completo, l'ammodernamento e l'ampliamento delle infrastrutture impiantistiche e dall'altro uno specifico investimento mirato a soddisfare un nuovo target. Il villaggio "Skansen", il "Polo scientifico e culturale sull'architettura e il paesaggio", le "Malghe del design", sono solo alcuni esempi di come una stazione sciistica invernale, oltre ad avere impianti e piste moderne ed aggiornate dal punto di vista tecnologico, debba fortemente investire nell'innovazione complessiva e non solo impiantistica.

## Una panoramica territoriale

Il Trentino - Alto Adige (Südtirol) è la regione montuosa più meridionale dell'arco alpino fra le regioni centrali dell'Europa che possono vantare un tasso di turismo invernale più elevato.

Situata completamente in territorio italiano da più di un secolo, può essere considerata assieme al Tirolo e al Vorarlberg, due regioni austriache interamente montane, fra le zone a più alta concentrazione impiantistica del vecchio continente.

Il quadro mostrato concerne il raffronto delle principali caratteristiche degli impianti presenti nei territori. Le regioni considerate per questa comparazione sono appunto il Trentino, l'Alto Adige, il Tirolo, il Vorarlberg e il Salisburghese.

Densità insediamento impianti fra regioni anno 2009-2010

REGIONE	NUMERO IMPIANTI	PORTATA ORARIA	LUNGHEZZA COMPLESSIVA	IMPIANTI PER 1.000 KM	I dati dimostrano come il mag
Trentino	236	341.628	239.478	38,0	
Alto Adige	376	503.761	399.653	50,80	
Tirolo	1167	1.441.687	997.369	92,30	
Salisburgo	651	840.610	500.560	91,0	
Vorarlberg	325	384.568	253.879	124,90	
<b>Totale</b>	<b>2755</b>	<b>3.512.254</b>	<b>2.390.939</b>	<b>79,4</b>	

gior numero di strutture siano presenti in Tirolo con 1.167 impianti, mentre le altre zone seguono a grande distanza. Secondo posto per la zona di Salisburgo (651), con poco più della metà delle strutture del primo, seguite dall'Alto Adige (376), dal Vorarlberg (325) e dal Trentino (236).

Per quanto riguarda la ripartizione fra i diversi tipi di impianti si nota una sensibile differenza fra i vari territori sciistici. In Trentino primeggiano in modo abbastanza evidente le seggiovie (con una densità di 15,0 impianti per 1000 kmq.), seguite dalle funivie monofune (12,9). In Alto Adige prevalgono le sciovie (17,2 per 1000 kmq.) e le funivie monofune, seguite dalle seggiovie (13,0). Nella zona del Tirolo, nel Salisburghese e in quella del Vorarlberg permane una supremazia delle sciovie, con quasi il 60% del totale degli impianti.

Passando ad analizzare la portata oraria, si vede che anche in questo caso prevale nettamente il Tirolo con oltre 1,4 milioni di persone trasportate in un'ora ed una capacità quasi doppia rispetto al Salisburghese, che si colloca al secondo posto. Seguono in ordine l'Alto Adige (503.761), il Vorarlberg (384.568) e il Trentino (341.628). La suddivisione della portata totale fra i vari tipi di impianti vede una prevalenza delle funivie monofune in Alto Adige, in Tirolo e in Trentino, mentre nella zona di Salisburgo e in quella del Vorarlberg sono le sciovie a coprire la maggior parte delle strutture. Dal rapporto portata oraria e numero emerge come la tipologia più efficiente sia la funivia monofune, che raggruppa diversi tipi di impianto ad ammorsamento permanente o temporaneo, quali seggiovie e cabinovie con differente portata dei singoli veicoli.

La lunghezza totale degli impianti di risalita presenta una classifica analoga al dato precedente, dove domina il Tirolo con quasi 1.000 chilometri di strutture, segue Salisburgo (500 chilometri) e poi, in ordine, l'Alto Adige (399 chilometri), il Vorarlberg (253 chilometri) e il Trentino (239 chilometri). La portata oraria media (Portata oraria totale / Numero impianti) più elevata si registra però in Trentino (1447,58). Seguono in ordine l'Alto Adige (1339,79), il Tirolo (1235,6), il Salisburghese (1291,26) e il Vorarlberg (1183,29).

Differente la graduatoria riferita alla lunghezza media per struttura, dalla quale si vede come le dimensioni maggiori siano in Alto Adige e in Trentino, con una

media di poco superiore ad un chilometro per impianto. Seguono, in ordine, il Tirolo (854 metri), la zona di Salisburgo (768,9 metri) e quella del Vorarlberg (781 metri).

Prestando, infine, uno sguardo alla concentrazione di impianti sul territorio si nota immediatamente che nelle regioni austriache vi sono valori più alti per chilometro quadrato rispetto sia al Trentino sia all'Alto Adige. Considerando le situazioni separatamente per le varie regioni si può notare che, nonostante in Tirolo siano presenti molti più impianti che negli altri territori, il grado di concentrazione di questa area è inferiore rispetto alla zona del Vorarlberg. Riassumendo, la classifica riguardo al numero di strutture per 1.000 chilometri quadrati vede al primo posto il Vorarlberg con 124,9 impianti. Seguono, in ordine decrescente il Tirolo (92,3), la zona di Salisburgo (91) e poi, nettamente staccate, le zone italiane dell'Alto Adige (50,8) e del Trentino (38). Un dato questo ultimo superiore peraltro anche a quello dell'intero territorio svizzero dove la densità si attesta a circa 23 impianti per 1000 kmq.

### **Lo sviluppo diacronico degli impianti a fune in Trentino - Alto Adige (Südtirol) e nelle vicine regioni austriache**

Ripercorrere la storia degli impianti a fune è un po' come rifare quella del turismo invernale. Nel lontano 1953 il numero degli impianti di risalita in Trentino (Italia) era pari a 38. La maggior parte di tali impianti riguardava le prime seggiovie, in prevalenza con seggiole monoposto (22 impianti), mentre anche gli skilift, cioè le sciovie, incominciavano tiepidamente a prendere mercato (13 impianti).

Due soli impianti a funivia bifune caratterizzavano il panorama provinciale. All'epoca, peraltro, poche erano le realtà turistiche invernali che potevano essere degne di questo nome, fra queste: Madonna di Campiglio, S. Martino di Castrozza e qualche centro della Valle di Fassa. Il resto del Trentino che ora conosciamo come turistico, sotto l'aspetto invernale, doveva ancora nascere e nelle valli l'attività più frequente era ancora l'emigrazione.

Dieci anni più tardi, nel 1965, scoppia il boom. Un alto numero di piccoli impianti comincia ad avvolgere questa regione, determinando una prima ed importante

infrastrutturazione invernale del territorio. Appaiono gli skilift, un impianto economico che saprà portare molte aree ad attrezzarsi per tale attività, crescendo fino al 1975 a ben 223 unità, cioè quasi al 70% di tutti gli impianti esistenti nel periodo considerato. Nel frattempo anche le funivie raggiungono il massimo sviluppo numerico con 18 impianti.

La tecnologia però incalza ed i primi ammorsamenti automatici incominciano a fare la loro presenza soppiantando da un lato non solo le vecchie seggiovie, ma sostituendosi anche agli impianti funiviari bifune. Allo stesso modo le sciovie incominciano a segnare il tempo ed a rimanere solo sui campi scuola. Dal 1975 al 2006 la diminuzione di tali impianti appare drastica, passando da oltre 220 agli attuali 54, con un calo superiore al 70%.

Ma l'evoluzione turistica non determina solo una riduzione degli skilift. L'aumento della portata dovuto alla velocità e alla capacità degli ammorsamenti automatici, grazie alla nuova tecnologia, farà sì che anche le seggiovie, dalle 120 esistenti, diminuiscano quantitativamente all'attuale numero di 93, circa un 24% in meno rispetto a quanto esistente negli anni novanta.

Se calcoliamo anche le 7 funivie che hanno cessato l'attività e sono state sostituite da impianti più moderni, possiamo dire che negli ultimi 25 anni gli impianti totali in Trentino sono passati da 340 ai circa 240 attuali, con una diminuzione percentuale pari a circa il 30%; dati peraltro simili a quelli delle regioni vicine.

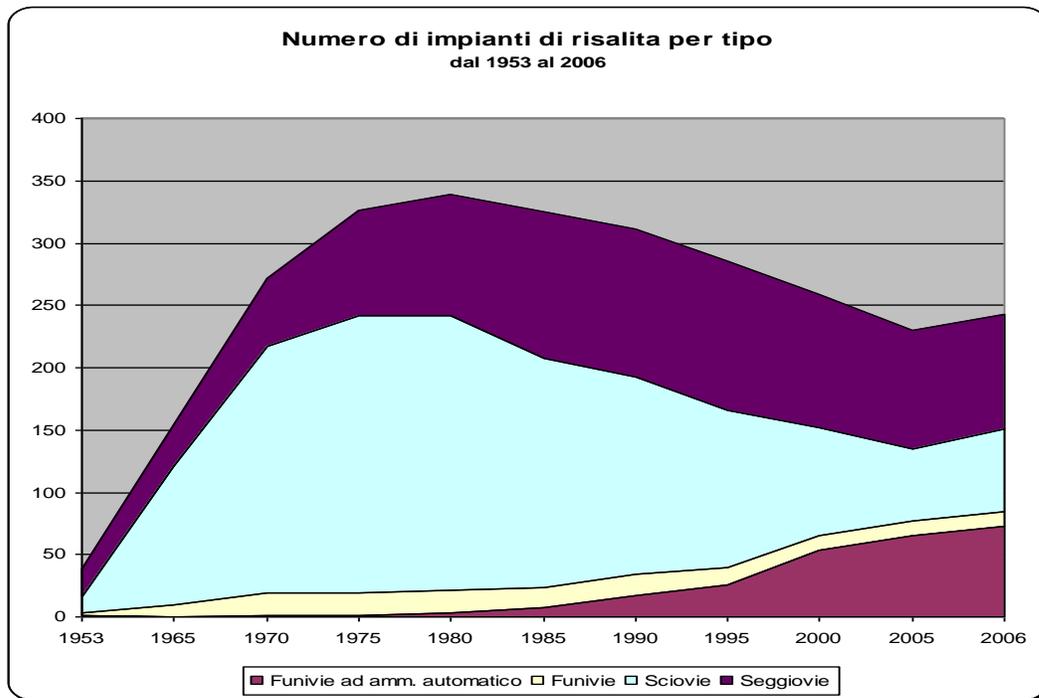
Ciò ha determinato un'evoluzione che ha portato alla crescita degli impianti ad ammorsamenti automatici e alla diminuzione delle sciovie, attualmente utilizzate quasi esclusivamente nei campi scuola.

Anche nella attigua provincia di Bolzano, cioè nel Sudtirolo, l'evoluzione ha finora seguito uno sviluppo analogo con la prevalenza fino all'anno 1975 delle sciovie come impianto preponderante, con ben 310 unità su un totale di 440 impianti esistenti all'epoca, in pratica il 71% di tutti gli impianti.

Tale situazione è ovviamente variata nel corso degli anni con una drastica riduzione, fino ad arrivare ai giorni nostri dove l'incidenza attuale delle sciovie è pari al 34%. Valore, questo, che eguaglia peraltro la crescita degli ammorsamenti

che si attestano nel 2009 su di un analogo dato, rispettivamente con 127 e 121 unità.

#### Impianti in Trentino 1953-2006

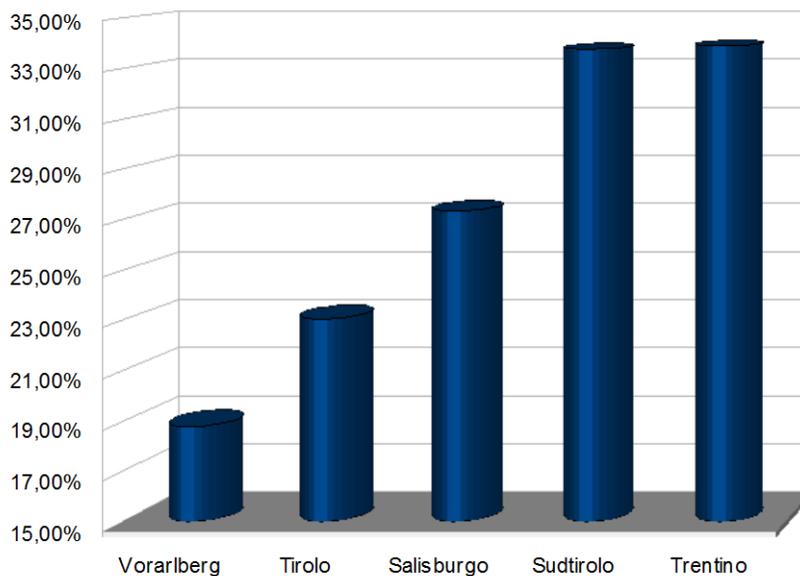


La storia dello sviluppo impiantistico in Trentino – Alto Adige/Südtirol, regione che va ricordato, rappresenta da sola circa un terzo del turismo invernale italiano, non è peraltro speculare con quella delle regioni austriache. In Austria la diffusione degli impianti non ha di fatto seguito pienamente il trend delle due province italiane. Basti pensare che in Tirolo nel 2008 l'incidenza degli skilift sul totale degli impianti è ancora pari al 60%, nel Salisburghese lo stesso valore ammonta al 58%, mentre nel Vorarlberg al 1 gennaio 2010 l'incidenza di tale tipo di impianto è ugualmente preponderante con una percentuale del 57%.

Il risultato di tale confronto appare peraltro chiaro. La prevalenza, in senso concettuale, di “vecchi impianti” di risalita nelle località austriache rispetto ad impianti a tecnologia più moderna, come gli ammorsamenti automatici, in grado di trasportare velocemente grandi quantità di persone in modo più confortevole,

dimostra come la situazione locale fra le regioni a sud e quelle a nord dell'arco alpino centro-orientale sia parzialmente differente. Ciò, in parte, anche a ragione della conformazione geografica delle località, ma anche forse della redditività e dello sviluppo economico delle stazioni sciistiche. La situazione non è molto difforme, peraltro, da quanto si può notare nella vicina Svizzera, dove la percentuale delle sciovie è pari a circa il 50% di tutti gli impianti.

**Impianti ad agganciamento temporaneo – confronto fra regioni**



Come abbiamo visto se il numero degli impianti di risalita per la pratica dello sci è calato nell'ultimo ventennio di circa il 30% in Trentino, lo stesso non si può dire del Sudtirolo, dove tale valore negli ultimi 25 anni si attesta attorno al 15%. Considerando il quantitativo di persone trasportate, il ragionamento ci porta a fare ben altre considerazioni.

Nel 1985 in Trentino il numero totale dei viaggiatori era pari ad oltre 42,6 milioni. Venti anni dopo lo stesso numero sale a 79,4 milioni di persone. In percentuale un aumento che supera l'80%.

Se guardiamo al Sudtirolo le stesse cifre passano da 74,3 milioni di passeggeri a 128,6 milioni per stagione invernale, in pratica un aumento del 58% ma con una

considerevole diminuzione dell'incidenza percentuale dei passeggeri trasportati sugli skilift, considerando che nel 1985 era pari al 58,5% del totale mentre nell'ultima stagione rilevata ammonta al 13,6%.

La tecnica ha indubbiamente giocato il suo ruolo, basti pensare che pur diminuendo di un terzo il numero degli impianti, le attuali stazioni trentine riescono a portare il doppio di quanto consentito negli anni ottanta.

Un altro dato significativo è dato dalla lunghezza media degli impianti e dalla portata media. L'evoluzione del sistema impiantistico ha di fatto comportato un capovolgimento anche su questo fronte.

Va rilevato, al riguardo, come la razionalizzazione delle stazioni sciistiche alpine, in particolare quelle più meridionali, partita negli anni novanta con l'inizio della crisi, dovuta alla carenza di innevamento naturale in tutto l'arco alpino e l'abbandono degli impianti a bassa quota, ha poi comportato gradualmente la revisione di tutti gli altri fattori di costo, non ultimo quello della manodopera.

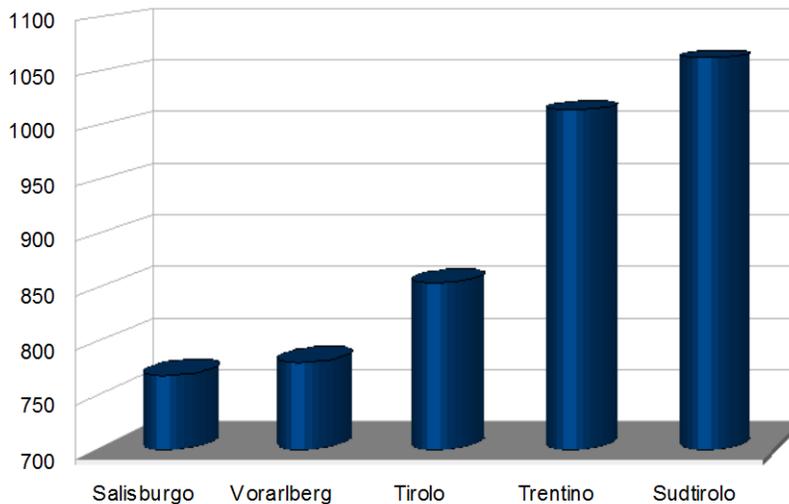
L'esigenza di un ridimensionamento delle spese di gestione delle stazioni, unito al forte sviluppo tecnologico degli impianti, in grado di garantire sempre maggiori portate, ha spinto gli impiantisti al rinnovo delle strutture con l'obiettivo di assicurare la massima redditività delle aziende.

D'altronde in tutto l'arco alpino le stazioni che presentano un livello di economicità adeguato si contano sulle dita delle mani. E' più frequente, invece, rilevare come i costi di gestione, ma soprattutto i costi dei pesanti investimenti in conto capitale, debbano spesso essere coperti con contributi pubblici o con interventi di società a capitale pubblico. E' logico quindi rilevare come l'innovazione tecnologica abbia ridimensionato il numero degli impianti, diminuiti, nel solo Trentino, in venti anni di un terzo, con una riduzione di lunghezza degli impianti pari a circa 40 chilometri, ma con un aumento della lunghezza media che si porta dal valore di 820 metri lineari al valore di 1.014 metri.

Dato simile questo a quello della provincia di Bolzano, con una lunghezza media pari a 1.062 metri, mentre in territorio austriaco gli stessi valori sono sensibilmente inferiori con il Tirolo che si attesta a 854,6 metri, la regione di Salisburgo a 768,9 metri ed il Vorarlberg a 781,2 metri. La differenza fra questi

dati sta tutta nella forte presenza degli skilift, la cui lunghezza media di rado supera i i 500 metri, attestandosi su valori prossimi ai 400 metri lineari.

#### Lunghezza media impianti



Nel contempo la portata oraria del sistema di trasporto funiviario nella regione più meridionale delle Alpi passa dalle 221mila persone del 1980 ad oltre 331mila persone del 2006, con un aumento di circa il 50% della portata.

Crediamo che il dato sia oltremodo significativo dell'andamento settoriale e possa essere commentato con un ulteriore dato relativo alla portata oraria media per impianto, che dal 1980 ai giorni odierni è più che raddoppiata.

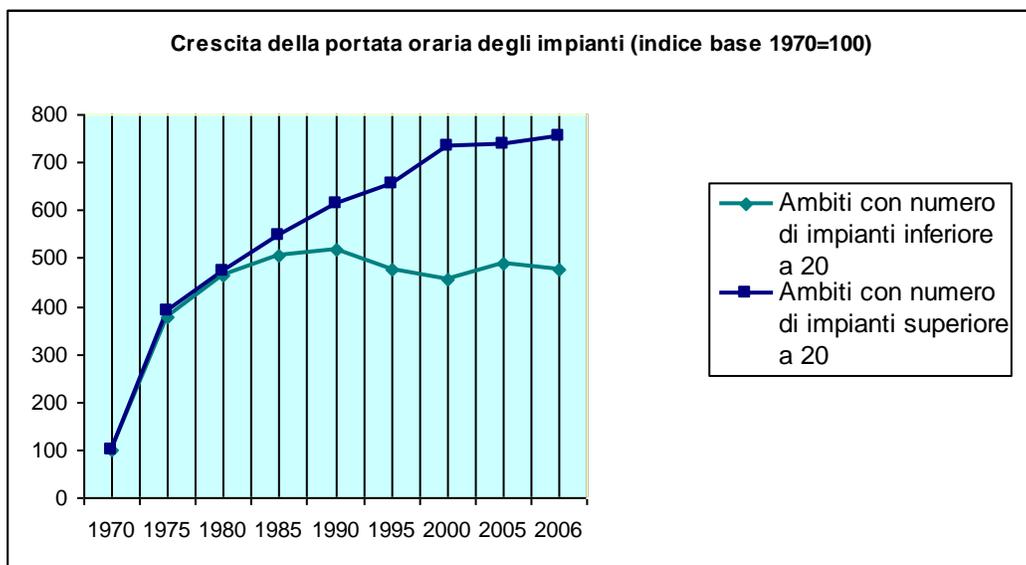
Meno impianti, pertanto, ma più confortevoli e in grado di trasportare una massa di viaggiatori largamente superiore a quella dei primi anni ottanta.

Ulteriori importanti considerazioni si possono peraltro trarre dall'analisi relativa all'andamento storico della situazione nei vari ambiti delle regioni più meridionali.

Ai fini di questa osservazione è stata svolta una sintesi sul territorio trentino, suddividendo gli ambiti turistici in due categorie: ambiti che nell'anno 1970 avevano un numero di impianti ridotto, cioè inferiore alle 20 unità e ambiti che nello stesso anno avevano un numero di impianti superiore alle 20 unità. Inoltre è stato scelto di utilizzare la portata oraria come elemento di analisi in quanto

costituisce la caratteristica che meglio rappresenta lo sviluppo impiantistico, rispetto a valori quali la lunghezza e il numero. Come anno di partenza è stato preso in considerazione il 1970, in quanto è proprio in questo periodo che inizia il boom del turismo invernale.

Si può notare al riguardo che durante gli anni settanta la crescita della capacità di trasporto è molto sostenuta per entrambe le categorie e non vi sono differenze rilevabili tra le stesse. In questi anni, peraltro, l'elevata crescita è da attribuire al sostenuto aumento del numero di impianti.



Dal 1980 la situazione cambia e tra le due categorie, che racchiudono ambiti con medesime caratteristiche, si apre un divario sempre più ampio. Questa differenza inizia a sorgere proprio con la comparsa dei primi impianti ad ammortamento automatico. Vi è dunque una forte correlazione tra l'aumento delle capacità di trasporto e lo sviluppo tecnologico.

Ciò spiega come le zone turistiche con centri sciistici di ridotte dimensioni non siano riuscite a sviluppare una crescita adeguata che ha invece interessato le stazioni over 20 impianti. In pratica le prime si sono mantenute stabili dal 1980 in poi, mentre le seconde hanno letteralmente raddoppiato la portata.

In tale ragionamento vanno però considerati anche altri fattori. Fra questi il livello

altimetrico, l'abbondanza di nevicate, la bellezza dei luoghi e non ultimo la tradizione e la storia turistica della località.

Concludendo si può affermare che rispetto al 1965 i comprensori trentini con un numero ridotto di impianti hanno avuto una crescita della capacità di trasporto molto più contenuta rispetto a quelli che già a metà degli anni sessanta potevano vantare un numero maggiore di strutture.

Dall'analisi si riscontra una forte scrematura delle stazioni di villeggiatura invernali, che ha lasciato sul campo parecchie vittime, ma che ha permesso anche di modellare l'attuale offerta in base alla richiesta della clientela.

E' prevalso, comunque, quale modello di sviluppo delle stazioni, la tipologia dell'aggregazione, con la creazione di comprensori sciistici con singoli impianti direttamente collegati a più centri di partenza o di arrivo e con un complesso di piste con lunghezze anche di centinaia di chilometri.

Tale sviluppo ha chiaramente condannato al declino le piccole strutture e le piccole stazioni isolate, quantomeno in territorio italiano ed in particolare sui versanti alpini più meridionali.

A dimostrazione di ciò un recente rapporto del CIPRA e di Mountain Wilderness, una nota associazione ambientalista che ha condotto una ricerca sulle ex stazioni invernali dell'Italia settentrionale, mostra come nella sola Lombardia le stazioni abbandonate ammontino ad una ventina, mentre sono una decina quelle della vicina regione Piemonte.

### **L'altopiano del Tesino e il passo del Broccon: progettazione di una piccola stazione sciistica.**

Il piccolo altipiano del Tesino, ai confini della regione Trentino - Alto Adige con il Veneto sul versante meridionale delle alpi italiane, rappresenta un classico esempio di zona di montagna a scarsa attrazione turistica ed in forte grado di decadimento.

In questo luogo, dove finora l'unica realtà ricettiva per gli sport invernale consisteva in due impianti di risalita posizionati al Passo del Broccon, un gruppo di industriali locali ha proposto e sta attivando un innovativo progetto di sviluppo,

denominato “Montagna – Lagorai”, basato anche sull'offerta invernale.

Punto di forza del progetto la valorizzazione del territorio con una rinnovata visione del patrimonio paesaggistico e naturalistico; un unicum da sviluppare attraverso nuove iniziative che partono proprio dal riutilizzo della vecchia stazione sciistica per arrivare a proporre un'offerta differenziata in grado di coniugare qualità, tutela dell'ambiente e del paesaggio. Il tutto in un quadro di sostenibilità ambientale.

Ecco pertanto che accanto all'offerta tradizionale il progetto prevede nuove e particolari iniziative legate al mondo infantile come “Il villaggio dell'esperienza”: uno spazio museale all'interno del quale si possono approfondire i temi legati allo sviluppo delle tecnologie abitative e delle fonti rinnovabili di energia e, più in generale, l'evoluzione del rapporto tra uomo e ambiente.

Logico corollario di un'offerta che intende fare della qualità il proprio vessillo è in particolare il sottoprogetto “Skansen”, che si basa sulla realizzazione di strutture abitative ricostruite sulla base dei modelli tradizionali locali, destinato a rappresentare materialmente il costruito storico della montagna e a veicolare la vita quotidiana sulle Alpi.

A questo si affianca il polo scientifico e culturale dell'architettura e del paesaggio, che dovrà fungere da grande attrattore culturale, una realtà unica in campo internazionale nel quale saranno indagati i vari aspetti legati al tema dell'ambiente naturale e le interconnessioni tra questo e lo sviluppo socio-economico.

Il grande patrimonio naturalistico del gruppo del Lagorai, una delle zone montuose meno antropizzate dell'arco alpino, trova poi la sua valorizzazione anche con l'iniziativa “Malghe del design”, che tende a valorizzare in un'ottica di fruibilità le decine di strutture di alpeggio secolare presenti in loco, spesso raggiungibili solo a piedi, nelle quali saranno allestite esposizioni temporanee di oggetti d'arte e di design, in una sorta di museo diffuso.

Dal punto di vista ricettivo sarà creato ex novo un albergo diffuso, dove troveranno sintesi le caratteristiche peculiari della nuova offerta territoriale, con soluzioni abitative pensate e realizzate da architetti di fama. Caratteristica

principale la completa sufficienza energetica di ogni singola abitazione, che sarà legata al minimo impatto ambientale sul paesaggio e l'ambiente circostante.

La vicinanza dell'attiguo gruppo del Lagorai consentirà peraltro di sviluppare una offerta di turismo molto articolata con ottime possibilità di escursioni alpinistiche, free ride ed attività similari.

Quello che non ha finora deluso è peraltro l'incremento delle presenze sugli impianti sciistici della piccolissima stazione. Basti pensare che fino all'anno 2000 la dotazione impiantistica era veramente modesta, potendo contare sulla presenza di una seggiovia quadriposto, sia pure recente e con pochi anni di funzionamento e su di una sciovia, peraltro prossima alla fine della vita tecnica. In pratica quello che potremmo considerare niente di più che una piccola palestra per adulti e bambini.

Per dare dei numeri il totale dei passaggi stagionali era pari a circa 130mila nei primi anni 2000, il 66% dei quali imputabili alla seggiovia. Cifre queste insostenibili per il raggiungimento del pareggio di qualsiasi bilancio.

Nella stagione 2004-2005 la vera svolta, la vecchia società cede gli impianti all'attuale compagine societaria, che parte subito alla grande con una prima realizzazione di due nuovi e lussuosi ristoranti che, trascinati anche da un sistema di promozione della località legato alla pubblicizzazione nei grossi centri commerciali, porta ad un aumento di visitatori che proietta i passaggi a quota 660mila. Nel frattempo anche la dotazione impiantistica viene incrementata con la costruzione di due nuove seggiovie quadriposto e l'ampliamento della zona sciabile. Il tutto conduce la stazione ad un totale di passaggi che nella stagione 2010-2011 raggiungono 1,3 milioni, 498mila dei quali imputabili al solo impianto di arroccamento.

Un trend, questo, che ha portato solo questo ultimo impianto a sestuplicare i passaggi.

Logica conseguenza, secondo gli ambiziosi programmi del gruppo societario, sarà peraltro la sostituzione di questo con un più moderno impianto "telemix", il primo di tale tipo concessionato nella provincia di Trento.

In pratica un investimento in campo funiviario e nella sola stazione sciistica che

può essere stimato in circa 40 milioni di euro e che si giustifica solo a ragione dell'intero progetto complessivo.

La nuova e moderna stazione turistica del passo del Broccon, sia pure nelle sue modeste dimensioni, non nasce perciò per caso, ma sorge in funzione dell'intero progetto montagna Lagorai, che trova nei suoi caratteri innovativi le proprie modalità di essere.

Solo il tempo potrà dare ragione agli sforzi della società, per ora basta considerare che grazie anche al favorevole innevamento naturale e all'altimetria della stazione, le cui piste partono da circa 1600 metri, la località ha già guadagnato una nuova immagine nel panorama sciistico trentino, tanto da impressionare anche i più noti e vicini caroselli della regione.

## **Conclusioni**

Come si può rilevare, il presente lavoro tende a mostrare le trasformazioni in atto sul mercato turistico invernale, con particolare riguardo alle microstazioni sciistiche.

I dati dei trend dimostrano come i piccoli insediamenti, quelli con pochi impianti e a bassa portata oraria, abbiano oramai un destino segnato, quantomeno nell'ottica tradizionale ed in modo più preponderante sui versanti meridionali dell'arco alpino.

Gli sviluppi a tale riguardo sono peraltro possibili solo a condizione di modificare radicalmente l'offerta con proposte legate ad attività innovative e coerenti con la sostenibilità ambientale e con lo sviluppo stesso.

Questa peraltro appare come la strada maestra che anche i centri più rinomati e quelli più attrezzati dovranno giocoforza intraprendere, adottando modelli di sviluppo più coerenti con le esigenze di salvaguardia ambientale e di risparmio energetico.