



18 ottobre 2014

La sostenibilità del turismo in Dolomiti. Osservazioni all'analisi proposta da EURAC di Bolzano.

Mountain Wilderness Italia porta all'attenzione della Fondazione Dolomiti UNESCO le seguenti osservazioni nel merito del documento **“Turismo sostenibile nelle Dolomiti. Una strategia per il bene patrimonio mondiale UNESCO”** e l'approfondimento della analisi che si conclude con il **“Report Finale”**.

Siamo in presenza di una raccolta dati importante e necessaria al fine di costruire un percorso di medio periodo nella strutturazione di un nuovo turismo in Dolomiti. Il percorso avviato è complesso, non solo perché ci troviamo in presenza di un bene seriale, ma specialmente perché vi collaborano tre Regioni fra loro diverse nell'ordinamento, speciale e ordinario, cinque provincie, decine di comuni. Ma anche perché le realtà socio-economiche delle diverse aree sono molto diverse: vi sono zone di grande sofferenza e altre che hanno visto uno sviluppo che ha superato, di fatto, ogni limite.

In una simile realtà progettare e assicurare un piano di gestione che garantisca la protezione, la conservazione, la presentazione e la trasmissione alle future generazioni di un bene tanto complesso è un'impresa che ha dell'incredibile.

E' anche emerso come alcune aree siano prive di dati recenti su aspetti strategici come la mobilità, o il monitoraggio dello stato delle acque (tema totalmente dimenticato nel documento), dell'aria. Alcuni dati li troveremo probabilmente raccolti nei documenti delle altre reti, pensiamo all'insieme ambientale o geologico, o alle fragilità paesaggistiche, ma riteniamo non sia possibile progettare su un territorio tanto complesso una strategia di turismo sostenibile quando si è privi di dati sull'inquinamento da rumore, dell'inquinamento luminoso, dello stato e della gestione delle acque.

L'assenza di questi dati creerà problemi non trascurabili se si vorranno sostenere scelte basate sulla credibilità di Dolomiti UNESCO e sulla coerenza verso il rispetto della natura.

Quando non si intrecciano le attività del turismo con le altre filiere del vivere in Dolomiti: energia, legno, agricoltura di montagna, artigianato anche artistico, investimento culturale, valore storico, investimenti innovativi un progetto rimane monco. E quando, specialmente in un periodo di irreversibile crisi di un modello di sviluppo come quello che stiamo vivendo, non si affrontano i temi del limite dello sviluppo e delle politiche del risparmio e della sobrietà è evidente come una simile pianificazione rimarrà fragile e inapplicabile. Altre statistiche sono state totalmente trascurate e sono i dati riguardanti

la situazione sociale delle diverse aree: situazione economica dei territori, situazione della formazione scolastica, delle strategie per la salute, delle fragilità sociali presenti, dell'efficienza o meno del trasporto pubblico. Riteniamo che in assenza di questi dati il progetto complessivo che sarà portato al voto del Consiglio d'amministrazione della Fondazione non troverà poi realizzazione sui territori. Quando si parla di sostenibilità di un'economia e non si valuta approfonditamente la situazione sociale, se non nei dati demografici e presenze o arrivi turistici, non si potranno che ripercorrere le ormai superate strategie che hanno portato in Dolomiti anche risultati devastanti sotto il profilo ambientale, paesaggistico, della conservazione dei beni e della socialità delle diverse comunità.

Lo studio si presenta carente nelle conclusioni: non offre strategie d'insieme e ci si limita, anche se con risultati soddisfacenti, area per area, ad elencare i punti di forza e le fragilità. Non si poteva che giungere ad un simile risultato vista la scelta di indicare all'UNESCO la conservazione dei nove gruppi invece che dell'insieme del bene Dolomiti, inteso in modo prioritario come bene culturale.

Non abbiamo la possibilità di entrare nel merito argomento su argomento: lo faremo nel corso del confronto, se realmente ci sarà offerta questa possibilità in modo abbastanza continuativo.

Al momento Mountain Wilderness può lasciare solo delle tracce sulle quali investire energie collettive per arrivare a risultati stabili, condivisi dal territorio e capaci di essere motore di uno sviluppo realmente diverso da quello che ancora oggi il mondo politico delle tre regioni va sostenendo.

- Chiediamo vengano rispettate le linee guida operative IUNC-2011 sul turismo sostenibile dei beni UNESCO, tutti e dieci gli obiettivi, e che non si tratti solo di una loro elencazione.
- Noi siamo dell'avviso, riprendendo anche sollecitazioni dell'UNESCO, che un simile patrimonio non vada conservato limitando le attenzioni alle aree *core* e *buffer*. E' necessario proporre un'attenzione complessiva che coinvolga la gestione oculata del paesaggio, le politiche di conservazione dei beni che coinvolga l'insieme del territorio delle Dolomiti nelle cinque provincie interessate. Del resto non si può parlare di turismo se non si prendono in considerazione i fondovalle, la vita che vi si sviluppa, come del resto la naturalità non ha confini e tantomeno la lettura dei vari paesaggi.
- Solo ultimamente si sta avviando un deciso coinvolgimento degli *stakeholders* (che sappiamo impegnativo), speriamo che questo obiettivo venga mantenuto. Ad oggi si è proceduto solo in modo superficiale.

Noi chiediamo che da subito in tutte le Dolomiti:

- I gruppi del Sassolungo e del Sassopiatto, in tempi brevi, possano trovare ospitalità nel regno delle Dolomiti.
- Non si comprende l'esclusione dal patrimonio della catena dei Monzoni e di Costabella (anche se non sono aree protette), collegamento diretto e strategico dal punto di vista paesaggistico, geologico, naturalistico e storico fra la Marmolada e le Pale di San

Martino (si può inserire nonostante la presenza dell'area sciabile di San Pellegrino, ormai quasi defunta nelle capacità economiche).

- Si blocchi definitivamente la pratica dell'eliski e dell'eliturismo, come avvenuto ad oggi nel solo e ristretto ambito della Marmolada.
- Chiediamo il blocco della diffusione di nuove vie ferrate. La manutenzione dell'esteso patrimonio esistente è già abbastanza impegnativa, andare ad artificializzare l'ascesa di altre vie non ci pare sostenibile.
- Le due autostrade previste, la Valdastico Nord e la continuazione dell'Alemagna verso il Cadore, sono insostenibili socialmente, economicamente ed ambientalmente. Tutta la politica della mobilità in Dolomiti va indirizzata al sostegno del trasporto pubblico e -nei grandi collegamenti- al sostegno alle ferrovie, esistenti e nuove. Le due autostrade previste, qualora realizzate, renderanno vano ogni tentativo di rendere il turismo in Dolomiti sostenibile.
- Proponiamo la progettazione della FERROVIA DELLE DOLOMITI, un unico anello che colleghi la Valsugana (realizzando quindi la tratta Primolano-Feltre) alla ferrovia Belluno-Calalzo per proseguire con una nuova tratta verso Cortina d'Ampezzo e Dobbiaco collegandoci così alla ferrovia della Val Pusteria e alla linea internazionale del Brennero.
- Sostenere la realizzazione della ferrovia Canazei-Trento.
- Diffondere le esperienze Bahnspezial Card e Mobilcard, la Bikemobil Card, la Museummobil Card in tutte le Dolomiti (treno, autobus, funivie, bus-navette, taxi a chiamata), con orari sincronizzati (bus, treni, funivie...), reperibile in/per tutta la zona Dolomiti e fruibile con biglietto unico.
- Riprendere in Dolomiti l'accordo Interreg IV che coinvolge Ost Tirol, Val Pusteria e Comelico superiore.
- Si proceda con sperimentazioni efficaci alla limitazione del traffico sui passi dolomitici e di strade di penetrazione ad alto valore paesaggistico. Laddove lo si è fatto i flussi turistici sia di arrivi che di presenze è in costante aumento. Sui passi dolomitici non è sufficiente far pagare il parcheggio, è necessario -almeno a fasce orarie (dalle 8.30 alle 16.30)- bloccare il traffico privato turistico.
- Su tutti i passi dolomitici proponiamo venga imposto un limite di velocità tassativo di 60 km/h, passaggio teso a diminuire drasticamente il rumore dei transiti, specialmente per quanto riguarda le motociclette ed i veicoli sportivi, oltre alle manifestazioni motorizzate di veicoli storici.
- Sui passi e sulle strade di accesso il rumore massimo (non medio) non dovrebbe superare i 70 dB: sono esclusi i mezzi agricoli e gli autobus con trasporto pubblico.
- La convivenza fra biciclette e pedoni sui sentieri di montagna è impraticabile. Le biciclette andrebbero utilizzate solo su viabilità più sicura e adatta, come le strade forestali o quelle che conducono alle malghe.
- L'arrivo dei grandi predatori sul territorio dolomitico deve essere facilitato. Il progetto Orso del Trentino va diffuso in tutto l'ambito delle Dolomiti.
- Si fermi, sia in estate che in inverno, l'invasione delle motoslitte e dei mezzi a motore sulle montagne, nelle foreste e sui pascoli.

- Si limitino le sciate degli ormai incontrollabili fuoripista per salvaguardare la fauna, già ristretta e fragile in ambienti e climi ostili.
- Regioni e province interessate, da subito, impediscano ogni ampliamento di aree sciabili. Siamo d'accordo che alcune piste ed impianti vadano rivisti e ristrutturati, ma senza che questo comporti un aumento della capacità di trasporto in quota delle persone (a meno che non si tratti di impiantistica chiaramente alternativa al traffico automobilistico). Il riferimento è diretto alle aree di Serodoli (TN), Monte Elmo-Comelico (BZ e BL), giro del Latemar (TN e BZ).
- Si porti rispetto a tutti i corsi d'acqua, quindi va conservata la naturalità e l'estetica dei corsi d'acqua non solo inseriti nelle aree *core* e *buffer*, ma anche nelle pertinenze delle zone sottoposte a tutela UNESCO. Una montagna priva di acque e di corsi naturali viene privata di senso.
- In determinate zone, particolarmente sensibili ed oggi erose da un'assenza di attenzione nella loro gestione, si devono prevedere specifici progetti di riqualificazione paesaggistica, ambientale e delle politiche di conservazione. In modo particolare segnaliamo due emergenze:
 - La prima riguarda le Tre Cime di Lavaredo. E' necessario avviare da subito un concorso di idee che ci porti in tempi più che brevi al superamento dell'attuale strada che da Misurina porta al rifugio Auronzo, chiudendola al traffico ed offrendola come area di alto pregio valutando l'opportunità di collegare Auronzo al rifugio con impianti a fune. E' evidente come i parcheggi attuali sotto le Tre Cime debbano essere cancellati.
 - La seconda zona delicata è la Marmolada. L'insieme dei parcheggi antistanti la partenza del primo tronco della funivia sono un'offesa al paesaggio. E' necessario intervenire anche a passo Fedaja, sia sul versante bellunese che del Trentino per riqualificare l'insieme dei parcheggi che oggi erodono in modo intollerabile il piede della regina delle Dolomiti. E' evidente come si debba intervenire nel rimuovere anche tutti i piloni abbandonati dei precedenti impianti di risalita.
- Nel progetto è assente ogni riferimento alle certificazioni forestali già attive nelle tre Regioni, PEFC ormai diffuso e FSC in ambiti più ristretti.
- E' assente l'indicazione di progetti di formazione continua rivolti sia alla parte imprenditoriale che dei dipendenti. Tale offerta di formazione ci permette di ampliare nel tempo l'offerta dei servizi turistici anche in bassa stagione, andando così a garantire una "fedeltà" lavorativa dei dipendenti e quindi una loro progressiva qualificazione.
- I Comuni inseriti nella rete di Alpine Pearls potrebbero assumere un ruolo guida proponendo, laddove si siano pensati, piani pilota ad esempio sui temi della mobilità. In Val d'Ega purtroppo alcuni comuni stanno pensando di lasciare la rete.
- Gli enti regionali e provinciali dovrebbero sostenere, anche attraverso ulteriori sostegni economici, le esperienze virtuose già in atto su numerosi territori analizzati.
- Nel documento proposto sono assenti particolari e significative attenzioni da porre verso la tutela del patrimonio archeologico e paleontologico, verso la ricerca e lo studio di queste due importanti specificità presenti e diffuse in Dolomiti. I temi saranno forse recuperati nel documento della geologica, ma riteniamo non possano rimanere assenti

dal piano del turismo sostenibile basato anche sulla cultura e la conoscenza di dettaglio dei territori.

Entrando nel dettaglio dei nove gruppi segnaliamo:

Area 1 - Monte Pelmo e Croda da Lago

In questa zona sottolineiamo, come presente nel documento, un'assenza di piano di gestione del SIC IT3230017. La quasi inesistenza dei mezzi di trasporto pubblico nei collegamenti non va solamente segnalata. Servono proposte operative ed applicabili.

Una particolare attenzione va proposta verso il patrimonio paleontologico dell'intera area, recuperando e sviluppando ricerca non solo nell'area riguardante le orme dei dinosauri.

Area 2 - Marmolada

I due SIC presenti sono privi di piano di gestione. In un'area come questa coinvolta da lunghissime e tristi polemiche e ricca di fragilità, a partire dal ghiacciaio, il dato sembra incredibile.

Noi proponiamo che gli enti pubblici interessati da subito lavorino attorno alla piattaforma propositiva costruita dal museo di Scienze naturali di Trento (con la nostra partecipazione diretta anche se mantenuta ben celata) e che da quelle linee di indirizzo scaturiscano i piani d'azione che portino sviluppo turistico e culturale in tutta la zona, anche in aree adiacenti esterne alle zone *core* e *buffer*. Questa progettualità con passaggi semplici va allargata all'area bellunese, come auspicato nell'accordo MW-Società funiviaria del 2011/2012. Solo con tale impegno si offriranno alla Marmolada le necessarie proposte d'eccellenza capaci di riportarla ad essere la regina delle Dolomiti. In questa operazione si dovrebbero riportare attenzioni alle Università e alle vicine aree a parco.

E' scandaloso che la società impiantistica locale abbia rifiutato i dati base dei transiti sull'area sciabile. Quindi da subito:

- si rivedano i parcheggi di Malga Ciapèla e di passo Fedaja;
- venga confermato in modo definitivo il NO ad ogni ulteriore impianto che arrivi a Punta Rocca e a questo punto, vista l'impossibilità di dialogo costruttivo con l'amministrazione comunale di Canazei, venga rimosso ogni dettato previsto nell'accordo fra Regione Veneto e Provincia di Trento del 2002 laddove prevede il collegamento sciistico fra le due aree;
- si imponga alle società proprietarie la rimozione dei vecchi plinti di impianti sciistici ormai abbandonati;
- si facciano i piani di gestione delle due aree SIC collegandoli, anche il versante in Provincia di Belluno, alla rete delle riserve (Natura 2000) trentine;
- si avvii una proposta di recupero dell'alpinismo classico lungo tutta la parete Sud della Marmolada, il più possibile privo di artificialità nella progressione garantendone la sostenibilità anche per le future generazioni;
- si garantisca la conservazione del ghiacciaio attraverso una gestione pubblica e non più privatistica, o meglio ancora trovando un raccordo tra la presenza di attività turistiche private e le esigenze della conservazione di un bene pubblico;

- si dia avvio alla rete museale sulla grande guerra coinvolgendo non solo i musei privati di Serauta e di passo Fedaja, ma anche le aree dei Monzoni, di passo delle Selle, del Costabella e via Federspiel arrivando a definire a passo San Pellegrino, presso l'abbandonato ospizio di proprietà del comune di Moena, il Grande Museo della Guerra 1914-1918. E perché non includervi le aree del Padon, la trincea di Fonch e area Bepi Zac? Completando il tutto in un'area di siti WWI Dolomiti Orientali e Occidentali.

Area 3 - Pale di San Martino/San Lucano/Dolomiti bellunesi/Vette Feltrine

Si tratta di un'area critica, specialmente se letta sul versante dei temi economici e sociali. Anche in questo caso sull'area SIC IT3230043 non si è proceduto alla definizione di un piano di gestione nonostante il diretto collegamento con aree protette di rilevanza nazionale come il parco nazionale delle Dolomiti bellunesi e il parco provinciale Paneveggio-Pale di San Martino. La natura ed i temi della conservazione continuano ad essere letti come un insieme di zone fra loro mai collegate.

Non ci sono collegamenti pubblici diretti fra le zone trentine e quelle bellunesi. Si dovrebbe rendere efficiente il tratto ferroviario Feltre-Belluno-Calalzo e lavorare maggiormente sul collegamento verso Padova, Venezia e Treviso. Con poco, un tratto di 18 km, si può collegare Feltre alla ferrovia della Valsugana proponendo così il primo anello di collegamento con una scelta che deve essere strategica anche dal punto di vista turistico, non solo sociale: il treno delle Dolomiti.

Non si trova traccia di ulteriori e necessarie azioni di tutela del patrimonio archeologico presente in questa vasta zona, partendo dalle zone ormai eccessivamente antropizzate, in certi periodi sconvolte, di Colbricon.

Va sostenuto il percorso istituzionale per giungere alla costituzione del parco regionale del Centro Cadore, come proposto da ormai oltre vent'anni dal comitato locale.

Area 4 - Dolomiti Friulane e d'Oltre Piave

Ancora un'area critica nei problemi sociali ed economici, oggi caratterizzata dall'abbandono della montagna. La ferrovia presente è inadeguata alle reali esigenze della popolazione, sia nella certezza dei collegamenti sia nella qualità del servizio offerto.

Va segnalato come il Comune di Forni di sopra sia inserito nella rete Alpine Pearls dei 29 comuni e come da questo ente le proposte di turismo complessivo sui temi della sostenibilità siano ancora inadeguati. Siamo in un territorio ormai privato di servizi essenziali. Va ulteriormente potenziata e sostenuta la proposta del Parco delle Dolomiti Friulane dei corsi di Ecoclimbing, percorsi che potrebbero vedere la nostra associazione direttamente interessata a coltivarli e sostenerli.

Area 5 - Dolomiti Settentrionali (Sesto, Cadini, Fanes, Senes, Tofane, Cristallo e Dolomiti cadorine)

Nella parte est di questo articolato complesso montuoso la situazione economica e sociale è critica. La ferrovia della valle Pusteria è un punto di forza che dovrebbe vedere a medio termine uno sviluppo verso Cortina d'Ampezzo e quindi Calalzo, con il fine di completare il giro ferroviario delle Dolomiti.

L'obiettivo primario proposto dalla nostra associazione, in coerenza con oltre vent'anni di impegno, è la chiusura al traffico della strada delle Tre Cime di Lavaredo e la cancellazione dei devastanti parcheggi sotto il rifugio Auronzo.

Si dovrebbe regolamentare l'uso delle motoslitte in modo severo, prendendo esempio da quanto fatto dal comune di Auronzo verso le Tre Cime ma avendo cura di evitare di diffondere tale invasione in ogni zona servita da rifugi o malghe. In inverno la montagna deve mantenere la sua severità.

L'area coinvolge tre parchi naturali ed altre specificità ambientali di notevole interesse internazionale, ben sette fra SIC e ZPS: queste zone vanno inserite in un progetto di rete delle riserve, anche con il fine di promuovere il turismo della sostenibilità e della conoscenza.

Si chiede il blocco della costruzione di ogni ulteriore via ferrata; il superamento del progetto di collegare Monte Elmo al Comelico; il superamento dell'inutile ed improduttivo -oltre che offensivo- Rally delle Dolomiti, una manifestazione in controtendenza con l'obiettivo di silenziare ed abbassare il numero dei passaggi dei veicoli a motore.

Area 6 - Puez/Odle

Anche questa risulta essere dal punto di vista socio-economico un'area critica, marginale. La valle di Funes merita un progetto di rilancio speciale basato sulla sostenibilità e su un protagonismo importante.

Area 7 - Sciliar/Catinaccio/Latemar

Questa è un'area critica dal punto di vista socio-economico in quanto è ormai difficile, se non dal punto di vista paesaggistico, trovarvi elementi di sostenibilità. Strade, costruzioni, aree sciabili hanno vanificato paesaggi e cultura fino a pochi decenni fa ancora vivi.

Sono presenti un parco provinciale (BZ) e due nodi SIC strategici come quello della valle Duron IT3120119 e del Latemar IT 3120106. Riteniamo sia insufficiente mettere in rete questi due nodi con la sola valle di Fiemme e la Marmolada, è necessario investire in questo progetto anche la Provincia di Bolzano per quanto riguarda lo Sciliar.

Nova Ponente, Nova Levante e Moena fanno parte dei comuni inseriti in Alpine Pearls: se vi è coerenza dovrebbe essere evidente l'impraticabilità della proposta di collegamento sciistico Moena-Soraga verso passo di Carezza e relativo complemento verso Obereggen. Questi comuni tanto importanti inoltre dovrebbero rilanciare Alpine Pearls, mentre pensano seriamente ad uscirne; in particolare Moena ha ridotto questa qualifica ad una debole e non riconosciuta socialmente Pro Loco di una ristretta cerchia di albergatori e commercianti (non si arriva a 10 persone attive).

Area 8 - Bletterbach

Questa minuscola ma strategica isola rappresenta il riassunto della storia geologica delle Dolomiti. Va conservata come una vera perla perché l'insieme territoriale che la compone è fragilissimo. Siamo contrari alla proposta di nuova sentieristica: si dovrebbe intervenire solo sul miglioramento dell'esistente e un'ulteriore valorizzazione dei due

punti museali.

Area 9 - Dolomiti di Brenta

E' questa un'area molto omogenea sia sotto il punto di vista dello sviluppo economico e sociale (abbiamo superato ogni limite) che dal punto di vista naturalistico grazie al lavoro svolto, anche se in modo contraddittorio, dal parco naturale provinciale Adamello-Brenta.

Non vi è alcun bisogno di ulteriore sviluppo di aree sciabili (riferimento diretto a Serodoli) né altri potenziamenti. Abbiamo già vissuto il fallimento del collegamento Pinzolo-Campiglio con oltre 50 milioni di euro pubblici regalati alla società impiantistica che oggi vede solo accentuare i suoi disavanzi (ogni anno si sommano da 1,5 milioni a 2 milioni di euro).

Siamo contrari al regolamento del parco naturale dove prevede la possibilità per i cacciatori ed i gestori di malghe di utilizzare le motoslitte (una vergogna), come del resto siamo contrari alla continua riproposta a Madonna di Campiglio di raduni motoristici anche quando coinvolgono case motociclistiche ed automobilistiche internazionali (Ducati e Ferrari). Portare questi presunti campioni in zone di alto pregio naturalistico utilizzando elicotteri e decine di motoslitte contrasta con ogni principio di tutela di un'area protetta.

Ed ora alcuni dettagli riguardo le strategie proposte:

- Nella strategia B vi dev'essere un esplicito ancoraggio e prevedere sinergie chiare fra turismo, agricoltura di montagna e biodiversità, il tutto legato ad una primaria azione di formazione.
- Nella strategia B1.1 va inclusa la proposta della rete delle aree protette includendovi anche i parchi, come sta avvenendo in Provincia di Trento.
- Nella strategia B1.2 vanno inserite le certificazioni di gestione delle foreste e della filiera turistica.
- Nella strategia B1.3 va specificata la necessità che i rifugi delle Dolomiti mantengano una coerenza con la loro storia, con l'edilizia che li ha visti nascere, con la loro tipicità diversa dall'offerta alberghiera.
- Nella strategia B2.1 vanno inseriti i musei che sostengono la tipicità della minoranza linguistica ladina.
- Nella strategia B3.1 va inserito il percorso della formazione continua per tutti gli operatori turistici.
- Nella strategia B4.1 si devono specificare alcuni forti NO. NO all'eliski e all'eliturismo, NO a nuove vie ferrate, NO alle biciclette su tutti i sentieri, NO alle motoslitte. E appoggiarsi ad un forte SI. L'avvio ed il sostegno alle attività di Clean Climbing.
- Nell'ambito C, che riguarda la mobilità, riprendiamo temi già affrontati: l'inserimento della progettualità della ferrovia delle Dolomiti coltivando il sogno del Sindaco Paolo Oss Mazzurana (Trento) che aveva sostenuto fin dal 1891 la ferrovia del Paradiso (Saint Moritz, Trento, Fassa, Belluno);

potenziamento urgente della Feltre-Calalzo verso Venezia e Padova.

- In strategia C2.1 inserimento specifico della chiusura dei passi dolomitici a fasce orarie e drastico contenimento dell'inquinamento da rumore dei transiti, con imposizione del limite di velocità non superiore ai 60 km/h e limite acustico massimo di 70 dB.
- Per l'ambito D chiediamo una maggiore attenzione ai percorsi comunicativi, specialmente per quanto riguarda la realtà storica e la coerenza con il progetto.
- Per l'ambito E, che riguarda la Governance, la richiesta è di investire in coerenza: ci sembra sia quasi superfluo rimarcarlo.

Ringraziamo la Fondazione Dolomiti UNESCO ed EURAC per quanto fino ad oggi prodotto. Noi siamo certi che le osservazioni qui proposte vadano nella direzione della strutturazione di una maggiore qualità dell'offerta turistica, per accogliere le aspettative di gran parte degli ospiti che frequentano le Dolomiti; qualora queste proposte vengano accolte l'intero disegno delle linee guida di uno sviluppo sostenibile risulterà efficace, specialmente all'interno di una situazione di crisi che, lo ribadiamo, non è solo economico-finanziaria, ma innanzitutto riguarda il modello di sviluppo fin qui perseguito e il rispetto della natura. Parlare di turismo sostenibile in Dolomiti senza avere come base il concetto di limite oggi non ha più senso, come certe politiche del passato che auspichiamo vengano superate.

Cordiali saluti.

per il Consiglio Direttivo di Mountain Wilderness Italia onlus
il Presidente
(Carlo Alberto Pinelli)

