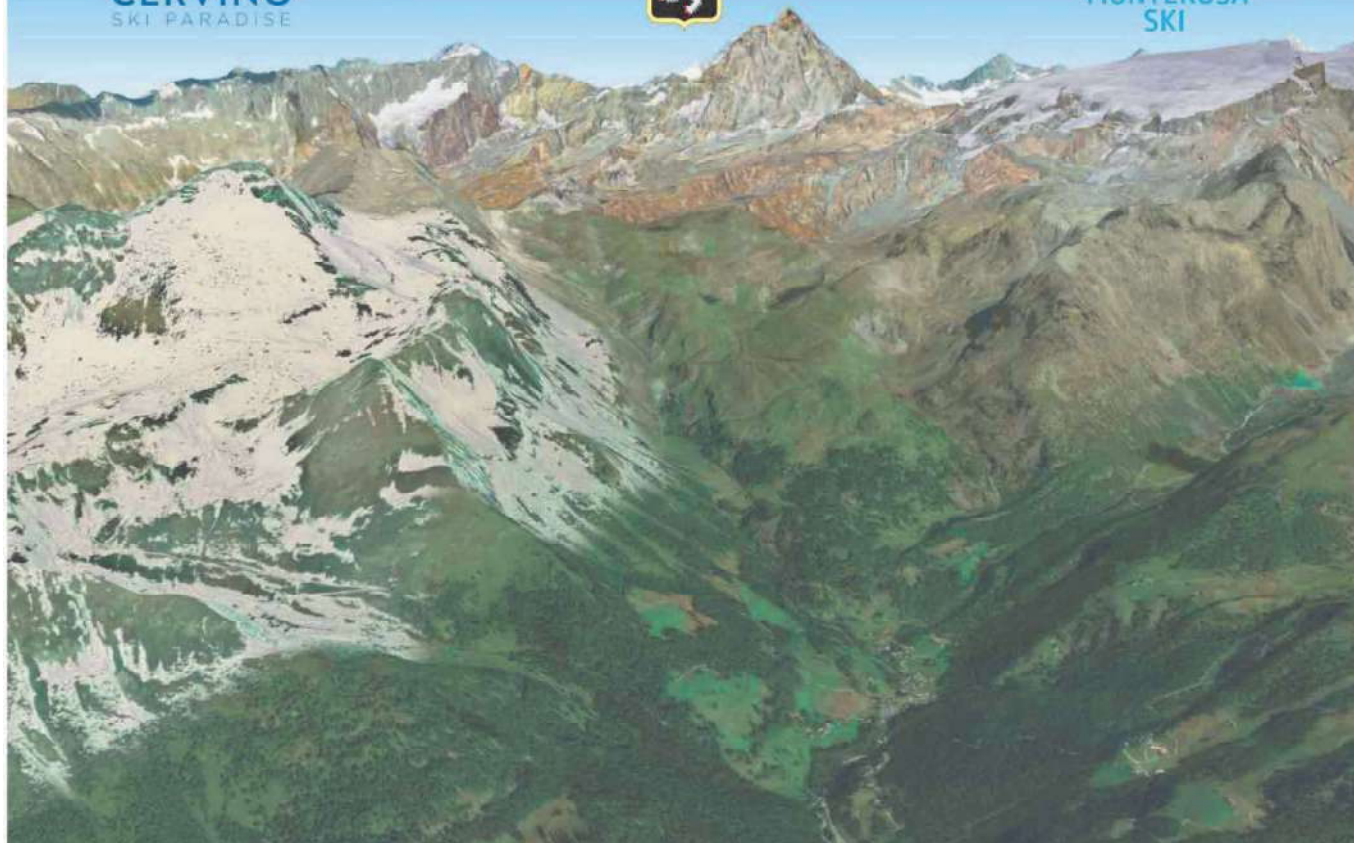




STUDIO PROPEDEUTICO E PRELIMINARE ALLA VALUTAZIONE DI FATTIBILITÀ DEL COLLEGAMENTO INTERVALLIVO "CIME BIANCHE"

RELAZIONE SUGLI ASPETTI URBANISTICI

codice elaborato	P	A	T	0	0	7	-	0	1	data	scala
										novembre 2022	/

impianti funiviari	opere civili e architettura stazioni	linee e cabine elettriche	cartografia	VAS	faunistica
STUDIO TECNICO MONTECNO	 G22 Projects Nöslinger Holstein Gutler	 studio tecnico Tullio NICHELE	 ARCHITTETURATRE	 & ing. Roberto TETTAMANTI	 dott. forestale Davide D'ACUNTO

sistemazioni ambientali e sistemi boschivi	acustica	paesaggistica	botanica	piste da sci e impianti innevamento	pianificazione territoriale
dott. forestale Duilio GAL	 aequal ing. Marco FORETIER	arch. Paolo CASTELNOVI	dott. biologo Guido BRUSA	ing. Renato DANNAZ e PROALPE	 arch. Andrea MARCHISIO

opere strutturali e geotecniche	rilievi topografici	archeologia	VAS	geologia, mineralogia, petrografia	climatologia
ing. Daniele MONAYA ing. Mauro NALETTO ing. Renato DANNAZ	 GEOFORM Associati	dott.ssa Cinzia JORIS	 agenda 21 consulting srl territorio e sviluppo sostenibile	geol. Paolo CASTELLO geol. Stefano DE LEO	dott. forestale Tommaso ORUSA

Coordinamento Gruppo di Lavoro: Ing. Mauro Nalletto (Studio Tecnico Montecno), Ing. Renato Dannaz, Ing. Simone Dalla Libera (Agenda 21 Consulting srl)

revisione n.	data	motivo dell'emissione	elaborato	controllato	approvato

Gruppo di Lavoro

Mandatario – capogruppo	Ing. Mauro NALETTO (studio tecnico MONTECNO)	
Coordinamento Gruppo di Lavoro	Ing. Mauro NALETTO (studio tecnico MONTECNO), Ing. Renato DANNAZ, Ing. Simone DALLA LIBERA (Agenda 21 consulting srl)	
Progettisti	<i>Impianti funiviari</i>	Studio tecnico MONTECNO
	<i>Opere civili e architettura stazioni</i>	G22 projects srl
	<i>Opere strutturali e geotecniche</i>	Ing. Daniele MONAYA, Ing. Mauro NALETTO, Ing. Renato DANNAZ
	<i>Linee e cabine elettriche</i>	Studio tecnico Tullio NICHELE
	<i>Piste da sci e impianti innevamento</i>	Ing. Renato DANNAZ, ProAlpe
	<i>Sistemazioni ambientali</i>	Dott. For. Duilio GAL
	<i>Rilievi topografici</i>	GEOFORM Associati
	<i>Cartografia</i>	Architetturatre
	<i>Urbanistica e pianificazione territoriale</i>	Arch. Andrea MARCHISIO
	<i>Acustica</i>	Ing. Marco FORETIER
Esperti e specialisti	<i>Paesaggistica</i>	Arch. Paolo CASTELNOVI
	<i>Botanica</i>	Dott. Biol. Guido BRUSA
	<i>Sistemi boschivi</i>	Dott. For. Duilio GAL
	<i>Geologia, mineralogia, petrografia</i>	Geol. Paolo CASTELLO, Geol. Stefano DE LEO
	<i>Climatologia</i>	Dott. For. Tommaso ORUSA
	<i>Faunistica</i>	Dott. For. Davide D'ACUNTO
	<i>Archeologia</i>	Dott.ssa Cinzia JORIS
	VAS	Agenda 21 Consulting srl, ProAlpe, Ing. Roberto TETTAMANTI

Elaborato a cura di

Andrea MARCHISIO

Sommario

1. Premessa	7
2. Le alternative del nuovo collegamento intervallivo di Cime Bianche.....	9
3. Le principali ricadute	13
3.1 I flussi e il sistema dell'accessibilità veicolare	13
3.1.1 I flussi per raggiungere le località strategiche	13
3.1.2 Il sistema dell'accessibilità veicolare di Gressoney-La-Trinité	15
3.1.3 Il sistema dell'accessibilità veicolare di Ayas.....	16
3.1.4 Il sistema dell'accessibilità veicolare di Valtournenche	17
3.2 Il sistema dei Parcheggi.....	18
3.2.1 Il sistema dei parcheggi di Gressoney-La-Trinité	18
3.2.2 Il sistema dei parcheggi di Ayas.....	21
3.2.3 Il sistema dei parcheggi di Valtournenche	24
3.3 Il sistema della ricettività turistica (i posti letto: alberghieri, extra-alberghieri e abitazioni temporanee)	27
3.3.1 Il sistema della ricettività turistica di Gressoney-La-Trinité	27
3.3.2 Il sistema della ricettività turistica di Ayas	32
3.3.3 Il sistema della ricettività turistica di Valtournenche	39
4. I Programmi di Sviluppo Turistico (PST)	52
4.1 Il PST del Comune di Ayas.....	52
4.2 Il PST del Comune di Valtournenche.....	53
4.3 Esigenze di modifica dei PST connesse al collegamento intervallivo "Cime Bianche" oggetto del presente studio	53
5. I Piani Regolatori Generali Comunali (PRG).....	54
5.1 Il PRG del Comune di Ayas	54
5.2 Il PRG del Comune di Valtournenche.....	68
5.3 Esigenze di variante dei PRG connesse al collegamento intervallivo "Cime Bianche" oggetto del presente studio	78
6. Allegati.....	80
6.1 Tabelle di confronto tra le diverse soluzioni del collegamento intervallivo (disarticolate in stazioni, linee e piloni) e i PRG (sottozone - sorgenti - bosco di tutela - ambiti inedificabili)	81
6.2 Tabella di confronto tra pista veicolare di servizio e i PRG (sottozone - sorgenti - bosco di tutela - ambiti inedificabili)	98
6.3 Tabella di confronto tra tracciato fuori pista Plan Sometta-Vardaz e i PRG (sottozone - sorgenti - bosco di tutela - ambiti inedificabili)	100

1. Premessa

La presente relazione illustra lo **studio sugli aspetti urbanistici** (ai sensi del p.to 4.1 del Capitolato d'appalto – Art. 2 del contratto) del **sistema di collegamento funiviario** tra **Monterosa Ski** e **Cervino Ski Paradise** che ha come **obbiettivo di unire i due comprensori sciistici durante la stagione invernale ma anche di garantire una connessione delle stazioni nella stagione estiva**, al fine di soddisfare la consistente domanda legata all'importante frequentazione durante la stagione calda nelle valli di Ayas e Gressoney.

Di seguito l'**iter** che ha portato al presente studio:

1. è stato eseguito un **primo studio nell'ambito del progetto Interreg "Alplinks"** (Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia/Svizzera 2007-13) che è scaturito in un **Masterplan**, costituito dallo "studio urbanistico ambientale, analisi degli effetti territoriali e socioeconomici dell'integrazione dei trasporti tra Zermatt, Valtournenche, Ayas, Gressoney", commissionato dal Comune di Valtournenche nell'ambito del suddetto progetto europeo denominato Alplinks;
2. In esito all'ordine del giorno n. 17 del Consiglio regionale della Regione Autonoma Valle d'Aosta, approvato nella seduta del 14 dicembre 2016 (*oggetto n. 2518/XIV*), che impegnava il **Governo regionale a presentare una relazione/proposta** sulla situazione tecnico-economica-finanziaria delle due **ipotesi di collegamento funiviario** intervallivo Aosta-Pila-Cogne e **Valtournenche-Ayas-Gressoney**, l'Assessorato Turismo, Sport, Commercio e Trasporti redigeva apposita relazione;
3. Il Masterplan e la relazione dell'Assessorato concludevano entrambe sull'**opportunità** e la **sostenibilità del collegamento proposto**, tuttavia divergendo sulla soluzione impiantistica/trasportistica con la quale realizzare detto collegamento;
4. In data 16/01/2019 la Regione costituiva un **gruppo di lavoro** per approfondire la **fattibilità del collegamento tra i comprensori del Cervino e quelli del Monterosa**, sulla base di quanto già emerso nei precedenti studi, aggiornando le conclusioni alla luce dei recenti investimenti sul lato svizzero del Plateau Rosà, che potenzialmente aprivano scenari turistici anche nella stagione estiva. Il Gruppo di Lavoro composto da *Assessorato agli affari europei, politiche del lavoro, inclusione sociale e trasporti - Struttura infrastrutture funiviarie*, Finaosta, Monterosa S.p.a., Cervino S.p.A. aveva i seguenti compiti:
 - scelta della miglior linea ed il miglior impianto che la realizza;
 - analisi delle criticità sugli ambiti di pianificazione, di tutela e di rischio;
 - aggiornamento del contesto turistico e dei dati di afflusso ai comprensori;
 - analisi del cambiamento climatico;
 - stima dei costi dell'investimento;
 - valutazione della sostenibilità economico - finanziaria dell'opera;

- analisi del percorso autorizzativo e definizione della road map per giungere alla realizzazione.
5. successivamente, il **DEFR 2020/2022** individuava, tra gli obiettivi correlati, quello di **“Valutare la realizzabilità del collegamento tra i comprensori di Cervinia e Monterosa”**. Tra le attività previste per questo obiettivo, il DEFR stabiliva di “dar corso, da parte dei concessionari coinvolti, agli **studi propedeutici per giungere alla decisione basata sulle analisi di realizzabilità in termini di sostenibilità finanziaria, ambientale e urbanistica**”.
6. Con **DGR 513/2019** è stato istituito il **gruppo di Coordinatori regionali**, che, al termine dei propri lavori, ha previsto, nelle **fasi preliminari di studio**, che siano realizzati:
- uno studio di impatto sull’assetto territoriale e turistico (atto a fornire elementi preliminari per la valutazione di VAS e successivamente di VIA);
 - uno studio preliminare della linea funiviaria;
 - uno studio preliminare di una pista di sci da realizzare senza movimenti terra;
 - uno studio propedeutico alla relazione di incidenza;
 - uno studio sugli aspetti urbanistici e sugli ambiti inedificabili;
 - la documentazione progettuale per la VAS.

La presente relazione, come indicato nel *paragrafo 4 del Capitolato d’Appalto*, considera le attuali previsioni dei Piani Regolatori Generali (PRG) e propone le eventuali variazioni necessarie agli stessi.

In particolare, vengono prese in considerazione ed analizzati:

- le **alternative del nuovo collegamento intervallivo di Cime Bianche**;
- le **principali ricadute sul sistema dell’accessibilità veicolare, dei parcheggi e della ricettività turistica** per i Comuni Valtournenche, Ayas e Gressoney-La-Trinité;
- **I Piani di Sviluppo Turistico (PST) e i Piani Regolatori Generali (PRG)** dei Comuni di Ayas e Valtournenche direttamente coinvolti dal collegamento intervallivo, andando a delineare quali siano le esigenze di Variante ad esso connesse.

2. Le alternative del nuovo collegamento intervallivo di Cime Bianche

Il collegamento intervallivo di Cime Bianche oggetto del presente studio si è concretizzato in **n. 5 soluzioni funiviarie possibili**, relativamente alle quali è stato effettuato il **confronto con i Programmi di Sviluppo Turistico (PST) e con i PRG dei territori interessati**.

Di seguito, ai fini del relativo inquadramento urbanistico, una **descrizione schematica delle suddette soluzioni**, rimandando alla Relazione illustrativa generale (*ref. PF-001-01*) per una loro dettagliata descrizione.

Tutte le soluzioni proposte avranno la **stazione di partenza in Loc. Frachey** (Comune di Ayas) e la **stazione di arrivo ai laghi delle Cime Bianche** (Comune di Valtournenche), punto dal quale ci si collegherà al comprensorio sciistico esistente di Cervinia e di Zermatt.

Le cinque soluzioni si differenziano, oltre che per tipologia di cabinovia utilizzata, per relativo numero e per il posizionamento delle stazioni intermedie:

- Soluzioni n.1 e 2 (tipologia bando di gara)

La soluzione n. 1 è composta da quattro cabinovie a 10 posti ad ammortamento automatico (I°, II°, III° e IV° tronco), mentre la soluzione n. 2, utilizzando la seggiovia esaposto recentemente ultimata (III° tronco) è composta da tre cabinovie a 10 posti ad ammortamento automatico (I°, II° e IV° tronco).

Entrambe le soluzioni hanno la stazione intermedia posizionata in località Vardaz tra il I° il II° tronco.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle suddette due soluzioni.

	I° tronco	II° tronco	III° tronco	IV° tronco	Sigla
Soluzione 1	FRACHEY-VARDAZ (B1 cabinovia)	VARDAZ-PLAN SOMETTA (B2 cabinovia)	PLAN SOMETTA-COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE (E cabinovia)	COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE - LAGHI CIME BIANCHE (F cabinovia)	B1B2EF soluzione bando di gara
Soluzione 2	FRACHEY-VARDAZ (B1 cabinovia)	VARDAZ-PLAN SOMETTA (B2 cabinovia)	PLAN SOMETTA-COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE (Es seggiovia)	COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE - LAGHI CIME BIANCHE (F cabinovia)	B1B2EsF

Tabella riassuntiva delle soluzioni n. 1 e n. 2

Vd.Elaborati grafici: *Tav. PAT007-05a e Tav. PAT007-05b*

- Soluzioni n. 3 e 4

Le due soluzioni sono composte da due cabinovie tipo 3S (I° e II° tronco) e da una cabinovia a dieci posti ad ammortamento automatico (III° tronco).

La differenza tra le due soluzioni risiede nel posizionamento della stazione intermedia tra il I° e il II° tronco: nella soluzione n. 3 la stazione intermedia sarà posizionata nella località Vardaz mentre nella soluzione n. 4 nella località Djomein.

Di seguito si riporta la tabella riassuntiva delle suddette due soluzioni.

	I° tronco	II° tronco	III° tronco	Sigla
Soluzione 3	FRACHEY-VARDAZ (B1 cabinovia)	VARDAZ-COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE (J cabinovia)	COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE - LAGHI CIME BIANCHE (F cabinovia)	B1JF
Soluzione 4	FRACHEY- DJOMEIN (C1 cabinovia)	DJOMEIN-COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE (K cabinovia)	COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE - LAGHI CIME BIANCHE (F cabinovia)	C1KF

Tabella riassuntiva delle soluzioni n. 3 e n. 4

In entrambe le soluzioni, la linea costituita dalla seggiovia esaposto ad ammortamento automatico “Plan Sometta – Colle Superiore delle Cime Bianche” (Es), recentemente ultimata, risulterebbe indipendente dal collegamento intervallivo.

Per ridurre i costi di costruzione, il I° tronco potrebbe essere realizzato con cabinovia a 10 posti ad ammortamento automatico anziché con tipologia 3S.

Vd.Elaborati grafici: *Tav. PAT007-05c e Tav. PAT007-05d*

- Soluzione n. 5

La soluzione n. 5 è composta da due cabinovie tipo 3S (I° e II° tronco) e una cabinovia a dieci posti ad ammortamento automatico (III° tronco).

La differenza con le altre soluzioni risiede nel posizionamento della stazione intermedia tra il I° e il II° tronco ubicata in loc. Gavine.

Di seguito si riporta una tabella riassuntiva della soluzione in cui vengono indicati i tre tronchi per ogni linea e le stazioni intermedie dei tracciati.

	I° tronco	II° tronco	III° tronco	Sigla
Soluzione 5	FRACHEY- GAVINE (E1 cabinovia)	GAVINE-COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE (Y cabinovia)	COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE - LAGHI CIME BIANCHE (F cabinovia)	E1YF

Tabella riassuntiva della soluzione n. 5

In tale soluzione, la linea costituita dalla seggiovia esaposto ad ammortamento automatico “Plan Sometta – Colle Superiore delle Cime Bianche” (Es), recentemente ultimata, risulterebbe indipendente dal collegamento intervallivo.

Per ridurre i costi di costruzione, il I° tronco potrebbe essere realizzato con cabinovia a 10 posti ad ammortamento automatico anziché con tipologia 3S.

Vd.Elaborati grafici: *Tav. PAT007-05e*

Lo studio di tali soluzioni funiviarie è stato preceduto dall'esame **dell'ipotesi di collegamento in galleria** citata nel Programma di Sviluppo Turistico (PST) del Comune di Ayas (vd. successivo *Capitolo 4.1*).

In particolare, le **principali caratteristiche** di una galleria veicolare, sulla base del tracciato schematico riportato in calce al presente Capitolo, sono le seguenti:

- Punti di attestamento:
 - Comune di Ayas: loc. Champoluc area terme - quota: circa 1.570 m.s.l.m.;
 - Comune di Valtournenche: loc. Valtournenche - quota: circa 1.450 m.s.l.m.;
- Pendenza: circa 1,35%;
- Lunghezza: circa 8.900 m.;
- Importo dei lavori: circa **356.000.000,00 €**¹

L'attestamento a valle della località di Valtournenche dovrebbe essere accompagnato dall'**intervento complementare di tangenziale** della località stessa (già oggetto di altro progetto), altrimenti ulteriormente congestionata dai nuovi flussi viabili.

Peraltro, l'ipotesi di spostare l'attestamento della galleria a monte della località di Valtournenche risolverebbe il problema viabilistico ma si scontrerebbe con la problematica della **deformazione gravitativa profonda di versante "attiva"** che, in tal caso, dovrebbe essere attraversata.

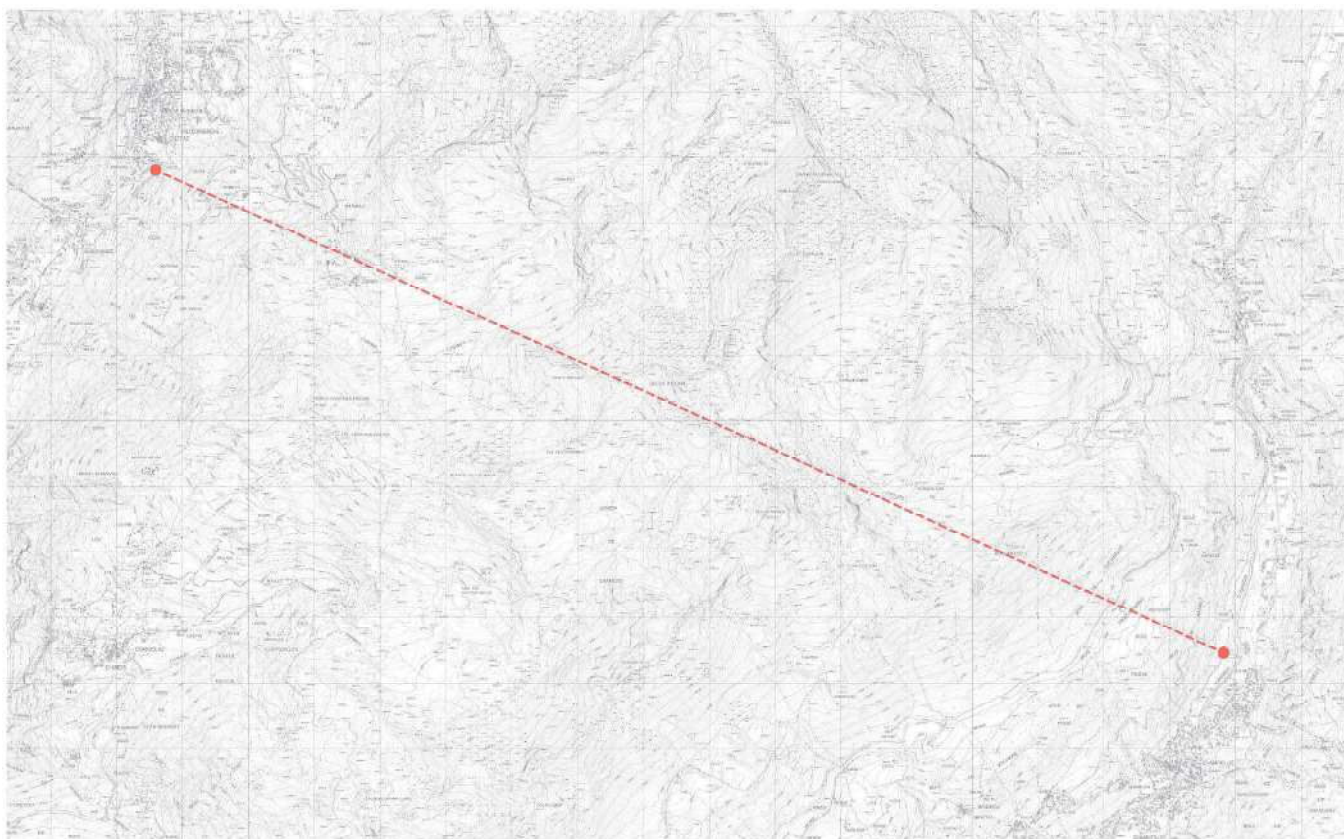
Entrambe le soluzioni in galleria:

- attraversando litologie della *Zona Piemontese* in cui sono presenti *serpentiniti*, potrebbero comportare problemi connessi alla possibile presenza di **amianto** in tali rocce;
- comporterebbero problemi di **smaltimento** dell'enorme quantità di **materiale scavato**;
- comporterebbero **interferenza con ambiti inedificabili**:
 - l'imbocco a Champoluc è ubicato in area *F1* di frana;
 - l'imbocco a valle di Valtournenche è in area *F2* di frana e *Va* di valanga;
 - l'imbocco a monte di Valtournenche è in area *F3* di frana e *C* di inondazione.

Pertanto, le conseguenze ambientali, le problematiche realizzative e gli elevati costi (dell'opera e delle opere complementari connesse), indurrebbero ad escludere tale soluzione.

¹ Importo al netto dell'I.V.A., definito sulla base di costi parametrici di opere analoghe, identificati in circa 40.000,00 €/m..

*Studi propedeutici e preliminari alla valutazione di fattibilità del collegamento intervallo Cime Bianche
Relazione sugli aspetti urbanistici - 30.11.2022*



Galleria veicolare Champoluc - Valtournenche: schema tracciato

scala 1:25,000

3. Le principali ricadute

Le principali ricadute urbanistiche generate dal nuovo collegamento intervallivo, valutate sui comuni di Valtournenche, Ayas e Gressoney-La-Trinité riguardano principalmente:

- I flussi e il sistema dell'accessibilità veicolare;
- Il sistema dei parcheggi;
- Il sistema della ricettività turistica (i posti letto: alberghieri, extra-alberghieri e nelle seconde case).

3.1 I flussi e il sistema dell'accessibilità veicolare

In questo capitolo si analizzano i percorsi veicolari per raggiungere le tre località che risentiranno del nuovo collegamento intervallivo e l'accessibilità veicolare di ogni località, andando ad evidenziare punti di forza e criticità.

3.1.1 I flussi per raggiungere le località strategiche

Una delle prime analisi che è stata fatta vuole mettere in evidenza quali sono i percorsi veicolari necessari per raggiungere i comuni interessati dal nuovo collegamento intervallivo e quali di questi percorsi sono i più veloci e i più agevoli per i turisti che arrivano da fuori Valle.

In Valle d'Aosta si arriva dal Piemonte tramite l'autostrada A5 che collega Torino al Traforo del Monte Bianco. Per raggiungere i comuni di Gressoney-La-Trinité, Ayas e Valtournenche si percorre l'autostrada fino ai rispettivi caselli di Pont-Saint-Martin, Verrès e Châtillon. In seguito, si percorrono le rispettive strade regionali SR 44, SR 45 e SR 46 che attraversano le tre vallate omonime e conducono alle diverse località turistiche.

Per capire quale località è più velocemente e facilmente raggiungibile da un turista che proviene da fuori Valle si è andati a calcolare la distanza e le tempistiche dei percorsi che, partendo da Pont-Saint-Martin arrivano nelle località turistiche di interesse dei tre Comuni di Gressoney-La-Trinité, Ayas e Valtournenche.



Per arrivare a Stafal (Gressoney-La-Trinité), dal casello autostradale di Pont-Saint-Martin si devono percorrere 38 km di strada regionale SR 44 e si impiegano 47 minuti.

Per arrivare in località Frachey (Ayas), si devono percorrere 12 km di autostrada da Pont-Saint-Martin al casello autostradale di Vêres, impiegandoci 6 minuti, poi si devono percorrere 32 km di strada regionale SR 45 impiegandoci 40 minuti. Per raggiungere Frachey in totale si devono percorrere 44 km impiegando 46 minuti.

Infine, per arrivare a Breuil-Cervinia (Valtournenche) si devono percorrere 23 km di autostrada da Pont-Saint-Martin a Châtillon, impiegandoci 12 minuti, poi si devono percorrere 31 km di strada regionale SR46 impiegando 45 minuti. Per raggiungere Breuil-Cervinia in totale si devono percorrere 54 km, impiegando circa un ora. Di seguito si riporta una tabella riassuntiva con le tempistiche e le distanze dei collegamenti.

	Distanza (km)			Tempistiche		
	autostrada	SR	TOT	autostrada	SR	TOT
Pont-Saint-Martin --> Stafal (Gressoney-La-Trinité)	-	38 km	38 km	-	00 h 47	00 h 47
Pont-Saint-Martin --> Località Frachey (Ayas)	12 km	32 km	44 km	00 h 06	00 h 40	00 h 46
Pont-Saint-Martin --> Breuil-Cervinia (Valtournanche)	23 km	31 km	54 km	00 h 12	00 h 45	00 h 57

Tabella riassuntiva delle distanze e delle tempistiche (fonte dati: <https://www.viamichelin.it/>)

Dalla raccolta di questi dati si può capire che le località più facilmente e velocemente raggiungibili dai turisti che arrivano fuori Valle sono Frachey in Val d'Ayas e Stafal in Val di Gressoney.

A Frachey è prevista la stazione di partenza del nuovo collegamento intervallivo. Questo comporta che, molto probabilmente, a causa del nuovo impianto, arriveranno ad Ayas e a Champoluc molti turisti che potranno raggiungere il comprensorio sciistico di Cervinia e di Zermatt.

3.1.2 Il sistema dell'accessibilità veicolare di Gressoney-La-Trinité

La Val di Gressoney è servita dalla strada regionale n° 44 che ha origine nel centro abitato di Pont-Saint-Martin. La strada prosegue poi verso nord, percorrendo l'omonima valle, solcata dal torrente Lys attraversando i comuni di Lillianes, Fontainemore, Issime, Gaby e Gressoney-Saint-Jean. Il percorso entra infine nel comune di Gressoney-La-Trinité e dopo averne superato il centro abitato raggiunge dopo pochi chilometri Stafal dove sono posizionate le stazioni di partenza degli impianti di risalita. La strada attualmente presenta ancora molti tratti critici, soprattutto nell'attraversamento dei centri abitati di Fontainemore e Lillianes e tra Gaby e Gressoney-Saint-Jean.

Il comune di Gressoney-La-Trinité presenta una superficie di 66,52 km² ed è ubicato nel settore più settentrionale della Valle di Gressoney. Il problema dell'accessibilità alle aree naturali, che presentano elevata sensibilità e frequentazione si pone in primo luogo per la località di Stafal. La cartografia del P.T.P., riporta in corrispondenza del ponte sul fiume Lys a Stafal il simbolo che richiama la regolamentazione di cui all'articolo 27: "Attestamenti di grande afflusso turistico". Attualmente il "grande afflusso turistico" è generato dalla presenza degli impianti per il Col d'Olen e per il colle della Bettaforca che necessitano di ampi parcheggi che contrastano con la naturalità del luogo. Si rende quindi necessario ripensare alla modalità di accesso veicolare a Stafal. Si potrebbe pensare a dei sistemi di monitoraggio e di limitazione degli accessi, tenendo conto della stagionalità dell'afflusso e ad un servizio navetta che colleghi in centro di Gressoney-La-Trinité agli impianti di risalita di Stafal. I

sistemi di monitoraggio e di limitazione potrebbero essere imposti saltuariamente e nei momenti di punta al traffico durante la stagione invernale, in modo tale da regolamentare l'affollamento e per distribuire i carichi turistici. Si tratta di attuare iniziative stagionali che non comportano scelte particolari in ambito di PRG, se non per l'individuazione di parcheggi e spazi di controllo.

3.1.3 Il sistema dell'accessibilità veicolare di Ayas

La Val d'Ayas è servita dalla strada regionale n°45, che ha origine nel centro abitato di Vérres dalla rotonda che collega casello autostradale, SS 26 e SR 45. La strada prosegue quindi verso nord, percorrendo l'omonima valle solcata dal torrente Evançon: raggiunge dunque i comuni di Challand-Saint-Victor, Challand-Saint-Anselme e Brusson. Il percorso raggiunge quindi in comune di Ayas dove, dopo aver attraversato il centro turistico di Champoluc e Frachey, arriva a Saint-Jacques. La strada presenta una serie di tratti critici, stretti e con molte curve, soprattutto nel primo tratto a monte di Vérres.

Nei periodi di maggior afflusso turistico (mese di agosto e vacanze di Natale), la popolazione presente può essere espressa, mantenendo fisso il rapporto 1 a 7 fra popolazione residente e fluttuante, calcolato nel 2005, in circa 900 unità. Si può invece stimare, anche in base all'elaborazione dei dati relativi alle presenze, che nei mesi di minore frequentazione turistica, cioè maggio ed ottobre, la popolazione presente sia sostanzialmente coincidente con quella residente. Esistono poi una serie di utenti delle attrezzature turistiche che hanno una frequentazione esclusivamente giornaliera che non sono quantificabili in maniera attendibile.

La domanda in termini di traffico e spazi di sosta si fonda sui precedenti presupposti, estremamente variabili e direttamente confrontabili con gli andamenti delle presenze turistiche.

Il territorio comunale è attraversato da una arteria principale di traffico costituita dalla strada regionale n. 45 che collega tutte le località della Piana con Champoluc e Saint Jacques des Allemands e che corre per il primo tratto Corbet-Periasc sulla sinistra orografica dell'Evançon, per poi spostarsi sulla destra nel tratto Periasc-Champoluc ed infine di nuovo sulla sinistra da Champoluc a Saint Jacques des Allemands. Antagnod e le frazioni della "Traversa" sono invece collegate dalla strada regionale n. 5 che corre sul versante destro ad una quota media di circa 1650 m s.l.m. per ricongiungersi alla strada regionale 45 in Champoluc. Le frazioni della testata di valle da Champoluc a Le Frachey sono servite quindi da un unico asse di traffico, mentre la Piana e la Traversa hanno una duplice possibilità di accesso grazie all'anello che si viene a formare con le due strade regionali. Una fitta rete di strade comunali provvede poi a servire tutta la trama antropizzata del territorio comunale. Il punto di interconnessione del traffico nella Piazza della Chiesa di Champoluc è

particolarmente delicato e necessita di razionalizzazione e riqualificazione, come riportato anche nel Piano Territoriale Paesistico.

Le principali problematiche legate al traffico fanno riferimento ai punti di interconnessione fra gli assi viari e gli attestamenti dei 3 impianti di risalita/arroccamento che si trovano principalmente in Champoluc ed anche in Antagnod e Le Frachey.

Il Piano Territoriale Paesaggistico (P.T.P.) del comune di Ayas sottolineava le problematiche relative ai flussi di traffico legati dall'alta frequentazione turistica e prevedeva l'inserimento di una serie di varianti alla viabilità ordinaria per attestamenti di grande flusso turistico. Si è, pertanto, provveduto ad inserire nelle previsioni di piano i nuovi tracciati viari atti al decongestionamento del nodo di Champoluc allo scopo di migliorare la percorribilità degli assi di traffico presenti ed aumentarne la sicurezza, eliminando, dove possibile, la commistione fra flussi di percorrenza di diversa tipologia. Le alternative alla viabilità esaminate per ovviare al problema del congestionamento di Route Ramey, arteria principale di Champoluc, sono state molteplici. Nel 2016 il comune di Ayas ha emanato un concorso di progettazione per la *realizzazione di una viabilità alternativa* in frazione Champoluc. L'idea vincitrice del concorso è stata quella di rendere la Rue Ramey, alla quale è richiesto il ruolo di cuore turistico e commerciale di Champoluc, una zona a traffico limitato. Inoltre, il gruppo vincitore del concorso ha pensato di ripartire i flussi della SR 45 su due carreggiate distinte collegate da una rotonda posizionata alla fine del centro abitato di Champoluc. Il progetto prevedeva inoltre di collegare i due assi viari, posti su due sponde diverse del fiume Evançon, tramite delle direttrici pedonali.

Vd. Elaborato grafico: **Tav. PAT007-06**

3.1.4 Il sistema dell'accessibilità veicolare di Valtournenche

La Valtournenche è servita dalla strada regionale n°46 che inizia a Châtillon, su una rotonda della strada statale n°26 della Valle d'Aosta, a circa 1,5 km dal casello autostradale di Châtillon. La strada, seguendo un andamento tipicamente montano entra nell'omonima valle e attraversa i comuni di Antey-Saint-André e Valtournenche. Proseguendo lungo la SR 46, dopo pochi chilometri si arriva a Breuil-Cervinia. La strada è ormai stata quasi completamente allargata, presenta solo alcuni tratti più stretti tra il comune di Antey-Saint-André e la località di Maen. Il territorio comunale di Valtournenche sulle due rive del torrente Marmore e comprende tutta la testata della valle omonima racchiusa tra l'imponente massiccio del Monte Rosa a est, dal Cervino a nord e dalla catena delle Grandes Murailles ad ovest. Il comune si sviluppa per una superficie di 115,58 Km e presenta una direzione prevalente nord-sud lungo l'asse principale della valle da una quota di circa 1.220 m s.l.m., al confine con il Comune di Antey-St-André, fino a 4478 m del Monte Cervino; la parte di

territorio interessata dall'abitato permanente è compreso tra i 1.280 della frazione di Ussin e 2050 m s.l.m. dell'agglomerato di Breuil-Cervinia.

La situazione viabile garantisce una sufficiente rete di collegamento interna ed a grande scala con il territorio circostante mediante un sistema integrato di comunicazione. Il territorio comunale è ampiamente servito dalla rete viaria pedonale che si identifica sostanzialmente con gli antichi sentieri; gli itinerari maggiormente frequentati risultano idoneamente segnalati, funzionalmente curati e localmente attrezzati, mentre alcuni tra quelli meno conosciuti meriterebbero di maggiori cure manutentive.

La località di Breuil-Cervinia, già particolarmente importante dal punto di vista turistico per il comune di Valtournenche diventerà strategica per il nuovo collegamento intervallivo Cime Bianche poiché da Breuil-Cervinia partono gli impianti funiviari che si collegano a Plan Maison e successivamente a Plan Sometta e al Colle Superiore delle Cime Bianche (entrambi punti di collegamento con il nuovo impianto funiviario). A Breuil-Cervinia, si arriva tramite la strada regionale n°46 fino all'imbocco del centro abitato. In quest'ultimo punto la strada regionale si dirama in quattro strade comunali che distribuiscono i turisti verso le grandi aree attrezzate a parcheggio e alle stazioni di partenza degli impianti di risalita. La strada comunale *via Circonvallazione* conduce alle aree di parcheggio in località Golf Château e agli impianti di risalita per Cretaz. La strada comunale *via Guido Rey* conduce al grande parcheggio presente accanto alla stazione di partenza della funivia per Plan Maison. La strada comunale *via Maynet* si collega ai parcheggi presenti vicino all'impianto di risalita Cretaz. Infine, la strada comunale *via Piolet* conduce alla località turistica Cielo Alto, nella quale sono presenti parecchie strutture ricettive e un impianto di risalita.

Vd. Elaborato grafico: **Tav. PAT007-07**

3.2 Il sistema dei Parcheggi

In questo Capitolo si analizza la situazione attuale dei parcheggi dei comuni di Gressoney-La-Trinité, Ayas e Valtournenche andando ad evidenziare punti di forza, criticità e possibili scenari di intervento, alla luce dell'inserimento del nuovo collegamento intervallivo sul territorio.

3.2.1 Il sistema dei parcheggi di Gressoney-La-Trinité

Il piano regolatore generale (P.R.G.) e il piano di sviluppo turistico (P.S.T.) del Comune di Gressoney-La-Trinité evidenziano una serie di criticità sul sistema dei parcheggi legate in particolare al grande affollamento nei periodi di punta invernali. Le principali problematiche si riscontrano a Stafal dove si verifica spesso un rallentamento in salita, che ostacola le navette

collettive e un'eccessiva occupazione dei parcheggi pubblici, tale da intasarli completamente ed ostacolare il traffico.

Sul territorio comunale di Gressoney-La-Trinité, da P.R.G, sono presenti venti parcheggi, di cui diciotto esistenti e due previsti per un totale di 1430 posti auto, di cui 1150 esistenti e 280 previsti. La maggior parte dei parcheggi sono di proprietà e di gestione comunale e sono gratuiti. L'analisi sul sistema dei parcheggi è orientata a capire se la capacità dei parcheggi disponibili è sufficiente per accogliere un numero di turisti adeguato rispetto agli impianti di risalita esistenti. Per questo motivo, è stato fatto uno studio sui parcheggi che si trovano in un raggio di 300 m dagli impianti di risalita di Stafal e di Punta Jolanda. I parcheggi che si trovano vicino agli impianti di risalita di Stafal sono tre (tutti esistenti) e hanno una capacità complessiva di 250 posti auto e 40 posti per camper. Vicino agli impianti di risalita di Punta Jolanda ci sono invece cinque parcheggi che hanno una capacità complessiva di 324 posti auto.

Nome del parcheggio	Esistete/previsto	Codice da P.R.G.	Numero di posti auto
Piazzale Staffal	Esistente	Pa17	120
Piazzale Tschaval	Esistente	Pa18 – Pa19	130
Parcheggio Camper Staffal	Esistente	Pa16	40
TOTALE	--	--	300

Tabella riassuntiva dei parcheggi a Stafal vicino agli impianti di risalita

Nome del parcheggio	Esistete/previsto	Codice da P.R.G.	Numero di posti auto
Loc. EdelbodenSup.	Esistente	Pa06	13
Loc. Underwoald	Esistente	Pa07	155
P. le Mercato	Esistente	Pa08	60
P. le Colletesand	Esistente	Pa09	26
P. le Fohre	Esistente	Pa12	70
TOTALE	--	--	

Tabella riassuntiva dei parcheggi a Punta Jolanda vicino agli impianti di risalita

Questi dati dimostrano che il 42% dei posti auto totali presenti nel comune di Gressoney-La-Trinité si trovano nelle immediate vicinanze degli impianti di risalita. Tuttavia, essi risultano carenti rispetto alla capacità oraria degli impianti. Per questo, è stato effettuato un calcolo per capire quanti posti auto ci dovrebbero essere a servizio delle reti funiviarie di Stafal e di Punta Jolanda, tenendo in considerazione i seguenti parametri:

- **Carico delle persone** degli impianti di risalita esistenti (pers/h)
- **Arco temporale** mattutino 08:00 - 11:00 (tre ore in cui le persone si recano negli impianti sciistici)
- **Riempimento delle autovetture:** 2,5 passeggeri/auto
- **Coefficiente di rotazione** giornaliero: 1,5 auto/giorno

Nella **località di Stafal** sono presenti due impianti di risalita: l'**impianto Stafal-Gabiet** che ha una portata oraria di 2000 pers/h e l'**impianto Stafal-Sant'Anna** che ha una portata oraria di 1500 pers/h. In totale la portata oraria degli impianti di risalita presenti a Stafal è di **3500 pers/h**. Considerando un arco temporale mattutino di tre ore che va dalle 08:00 alle 11:00, si

calcola che gli impianti di risalita di Stafal possono accogliere circa 10'500 persone nei giorni di maggiore afflusso turistico. Il numero di posti auto necessari rispetto a questa portata oraria di persone, si calcola nel modo seguente:

n° posti auto richiesti: (portata oraria impianti x arco temporale) / riempimento autovetture / coefficiente di rotazione giornaliero = 10'500 persone / (2,5 passeggeri/auto) / (1,5 auto/giorno) = **2800 posti auto necessari a Stafal** nei giorni di maggiore affluenza

Nella **località di Punta Jolanda** sono presenti due impianti di risalita: **l'impianto Punta Jolanda** che ha una *portata oraria di 1019 pers/h* e **l'impianto Bedemie-Seehorn** che ha una *portata oraria di 1196 pers/h*. In totale la portata oraria degli impianti di risalita presenti a Punta Jolanda è di **2215 pers/h**. Considerando, analogamente a prima, un arco temporale mattutino di tre ore che va dalle 08:00 alle 11:00, si calcola che gli impianti di Punta Jolanda possono accogliere circa 6'645 persone nei giorni di maggiore afflusso turistico. Il numero di posti auto necessari rispetto a questa portata oraria di persone, si calcola nel modo seguente:

n° posti auto richiesti: (portata oraria impianti x arco temporale) / riempimento autovetture / coefficiente di rotazione giornaliero = 6'645 persone / (2,5 passeggeri/auto) / (1,5 auto/giorno) = **1772 posti auto necessari a Punta Jolanda** nei giorni di maggiore affluenza

Dai dati raccolti sui parcheggi e dai calcoli effettuati rispetto alla portata oraria degli impianti di risalita si può constatare oggettivamente che c'è una carenza di numero di posti auto in corrispondenza degli impianti di risalita di Stafal e Punta Jolanda. Inoltre, si deve considerare che, rispetto alla situazione esistente, il nuovo collegamento intervallivo CIME BIANCHE avrà influenza, in parte, anche sul comune di Gressoney-La-Trinité e porterà un afflusso di turisti maggiore, soprattutto nei mesi invernali. Infatti, grazie al nuovo impianto, lo sciatore che si reca a Stafal potrà raggiungere, passando per la Val d'Ayas, le piste di Cervinia e Zermatt.

Il P.R.G. e il P.S.T. del Comune di Gressoney-La-Trinité indicano che sono state prese in considerazioni diverse ipotesi, ciascuna contraddistinta da vantaggi e svantaggi, per offrire alternative di accesso al comprensorio sciistico, diminuendo allo stesso tempo il traffico veicolare leggero. Le ipotesi che riguardano il sistema dei parcheggi sono prevalentemente di carattere gestionale:

- realizzazione di parcheggi a collana lungo gli assi stradali;
- controllo elettronico delle superfici a parcheggio e segnalazione a valle del grado di complessiva occupazione;

- favorire i collegamenti pedonali diretti tra gli insediamenti più importanti e gli impianti di risalita corrispondenti;
- in considerazione dei crescenti costi di trasporto attuare una politica a favore del trasporto collettivo nel fine settimana (autobus delle scuole di sci, ecc.);
- potenziamento del servizio navette che dovrebbe trovare maggiore efficienza e appetibilità grazie alla diminuzione del traffico.

I parcheggi previsti dal P.R.G. sono uno a Stafal di 260 posti auto e uno in località Selbsteg di 20 posti auto. Il parcheggio previsto a Stafal è indicato sul P.R.G. con la dicitura Pa15, in località Anderbatt.

3.2.2 Il sistema dei parcheggi di Ayas

Il piano regolatore generale (P.R.G) del comune di Ayas indica che le principali carenze in termini di sosta si verificano negli stessi punti in cui ci sono problematiche legate al traffico, ovvero a Champoluc, Antagnod e Frachey. Scrive inoltre che le località minori non hanno problematicità a livello di sosta in quanto abitate in prevalenza da residenti e da un numero più esiguo di turisti e dove buona parte delle abitazioni è fornita di autorimesse private più che sufficienti a soddisfare i bisogni della popolazione.²

I problemi di sosta, presenti nelle zone di maggiore afflusso turistico, sono stati affrontati dall'amministrazione comunale attraverso la riconferma della maggioranza di **vincoli a parcheggio imposti** ed attraverso la **creazione di apposite zone** dove sia possibile **edificare autorimesse interrato** con determinate caratteristiche, in modo da risolvere gran parte delle problematiche di sosta anche quelle più strettamente legate agli aumenti insediativi derivanti dal recupero dei centri storici.³

Si specifica che, il nuovo impianto funiviario CIME BIANCHE non aggraverà la situazione in essere ma sottolinea l'evidente necessità, indipendentemente dalla creazione del nuovo collegamento di porre rimedio alla carenza dei posti auto già evidenziate dai vari piani regolatori di adeguamento al P.T.P.⁴

Le N.T.A. del comune di Ayas indicano che sul territorio comunale sono presenti 95 parcheggi totali, di cui 89 esistenti e 6 previsti. Le analisi svolte sul sistema dei parcheggi nel comune di Ayas rivelano che **nel raggio di 300 metri dagli impianti di risalita** di Champoluc, Antagnod e Frachey sono presenti 17 parcheggi (di cui solo uno in previsione da P.R.G.).

A Champoluc, dove è presente l'impianto di risalita Crest ci sono 9 parcheggi con una portata complessiva di 394 posti auto. Solo uno di questi parcheggi è molto grande, quello

² Relazione A del PRG – pag. 95

³ Relazione *Masterplan Alplinks* – pag. 74

⁴ Relazione *Masterplan Alplinks* – pag. 516

presente sulla Piazza del Mercato davanti al centro benessere *Monterosa Spa*, gli altri sono tutti piccoli parcheggi lungo la strada (Route Ramey), che spesso provocano problemi di congestionamento viabilistico, soprattutto nei periodi di maggiore affluenza turistica.

Nome del parcheggio	Esistete/previsto	Codice da P.R.G.	Numero di posti auto
Route Ramey, 50	Esistente	Pa74	10
Route Ramey, 64	Esistente	Pa75	6
Route Ramey, 66	Esistente	Pa77	8
Route Ramey, 70	Esistente	Pa78	20
Route Ramey, 75	Esistente	Pa79	7
Route Ramey, 90	Esistente	Pa80	18
Route Ramey, 90	Esistente	Pa81	15
Piazza del mercato	Esistente	Pa82	300
ParcheggioCentro benessere Monterosa	Esistente	Pa83	10
TOTALE	--	--	394

Tabella riassuntiva dei parcheggi a Champoluc vicino all'impianto di risalita Crest

Ad Antagnod, dove sono presenti gli impianti di risalita Boudin e Antagnod Pian Peraci sono 6 parcheggi esistenti e un parcheggio in previsione, con una portata complessiva di 202 posti auto. Quasi tutti questi parcheggi si trovano lungo la strada; in questa zona non è presente un parcheggio con una grande capienza. Il parcheggio in previsione, indicato da P.R.G. con il codice Pa6 è stato ipotizzato vicino all'impianto Antagnod Pian Pera con un'area di 3417 m² può ospitare circa 140 posti auto.

Nome del parcheggio	Esistete/previsto	Codice da P.R.G.	Numero di posti auto
Antagnod Pian Pera	Esistente	Pa42	7
Route Emilio Chanoux, 48	Esistente	Pa32	5
Route Emilio Chanoux, 52	Esistente	Pa33	12
Route Emilio Chanoux, 44	Esistente	Pa35	16
RouteBarmasc, 4	Esistente	Pa36	6
RouteBarmasc, 60	Esistente	Pa41	6
Monterosa Ski - Antagnod Pian Pera	Previsto	Pa6	140
TOTALE	--	--	202

Tabella riassuntiva dei parcheggi ad Antagnod vicino agli impianti di risalita Boudin e Antagnod Pian Pera

In località Frachey attualmente si trova la funicolare Frachey-Alpe Ciarcerio. In corrispondenza della stazione di partenza della funicolare è presente un unico parcheggio che può ospitare circa 200 autovetture. Il parcheggio è gratuito, presenta quattro posti per disabili, 2 posti auto per i bus e un'area per i servizi igienici.

Nome del parcheggio	Esistete/previsto	Codice da P.R.G.	Numero di posti auto
Parcheggio Monterosa	Esistente	Pa84	200

Ski - Frachey			
TOTALE	--	--	200

Tabella riassuntiva dei parcheggi a Frachey vicino all'impianto funicolare Frachey-Alpe Ciarcerio

Il nuovo collegamento intervallivo dovrebbe avere la stazione di partenza nel comune di Ayas, in località Frachey. Questo comporterebbe un aumento considerevole della richiesta dei posti auto in questa area, che abbiamo calcolato considerando i seguenti parametri:

- Carico orario per il nuovo impianto: 1400 pers/h
- Carico orario per impianto funicolare esistente Frachey-Alpe Ciarcerio: 1550 pers/h
- Riempimento autovetture: 2,5 passeggeri/auto
- Coefficiente di rotazione: 1,5 auto/giorno

Prendendo in atto, inoltre, un arco temporale mattutino che va dallo 08:00 alle 11:00 (3 ore di punta nelle quali le persone si recano negli impianti sciistici):

- Carico di persone dalle 08:00 alle 11:00 del mattino per il nuovo impianto: $3 \times 1400 = 4200$ persone
- Carico di persone dalle 08:00 alle 11:00 del mattino la funicolare esistente: $3 \times 1550 = 4650$ persone

Infine, si può utilizzare la seguente formula per ricavare il numero di posti auto necessari per Frachey in base agli impianti di risalita esistenti e in previsione:

$N^\circ \text{ posti auto} = (\text{portata oraria impianto} \times \text{arco temporale}) / \text{riempimento autovetture} / \text{coefficiente di rotazione giornaliero}$

$n^\circ \text{ posti auto richiesti: } (\text{portata oraria impianti} \times \text{arco temporale}) / \text{riempimento autovetture} / \text{coefficiente di rotazione giornaliero} = 8'850 \text{ persone} / (2,5 \text{ passeggeri/auto}) / (1,5 \text{ auto/giorno}) = \mathbf{2360 \text{ posti auto necessari a Frachey}}$ nei giorni di maggiore affluenza per l'impianto funicolare ed esistente e per il nuovo impianto.

Si ritiene necessario per il nuovo impianto funiviario un nuovo parcheggio in località Frachey che possa rispondere alla crescente domanda di posti auto generata dalla costruzione del nuovo collegamento.

Il nuovo collegamento funiviario potrà comportare un incremento dei flussi veicolari per il Comune di Ayas. Questo perché, quest'ultimo, è facilmente raggiungibile dai turisti che provengono dal Piemonte e della Lombardia. La strada regionale che sale nella Val d'Ayas è di più facile percorrenza che la strada regionale che sale nella Valle di Gressoney o nella Valtournenche. Si prevede che chi vorrà andare a sciare nel comprensorio sciistico di Cervinia, molto probabilmente sceglierà di recarsi ad Ayas con la propria autovettura e prenderà il nuovo collegamento funiviario per raggiungere le località sciistiche sopra Cervinia.

Vd. Elaborato grafico: *Tav. PAT007-06*

3.2.3 Il sistema dei parcheggi di Valtournenche

L'organizzazione del sistema dei parcheggi del comune di Valtournenche assolve principalmente le esigenze delle singole frazioni distribuite sul territorio in quanto sono centri storici di difficile penetrazione veicolare, che necessitano di aree di parcheggio strategicamente collocate ai margini del nucleo abitato, colmando altresì la carenza di parcheggi negli ambiti territoriali dove particolari funzioni richiedono un elevato numero di posti auto.

Le carenze maggiori si riscontrano a Breuil-Cervinia, nel soddisfacimento delle esigenze relazionate all'attività turistica ciò anche a causa dell'elevato numero di turisti presenti nella stagione invernale e nel mese di agosto. Risulta necessario, indipendentemente dalla costruzione del nuovo impianto funiviario, la creazione di nuovi posti auto per porre rimedio alle carenze esistenti come evidenziato anche nell'adeguamento del PRGC al PTP.⁵

Le attitudini progettuali future del nuovo piano regolatore rispetto al sistema dei parcheggi dovranno assolvere in termini funzionali i sovraccarichi dei veicoli in sosta, in quelle zone che per alto numero di affluenza provocano situazioni di saturazione e risolvere l'impatto in termini di inserimento di dette infrastrutture nel paesaggio sensibile.

L'amministrazione comunale ha provveduto nel 2009 alla progettazione esecutiva di un nuovo parcheggio in località Golf Château. Nel mese di maggio 2022 è scaduto l'avviso pubblico della concessione per la realizzazione e la gestione del nuovo parcheggio, in area di proprietà del comune di Valtournenche. L'area interessata del parcheggio in oggetto risulta collocata nella zona Eh11* del PRG vigente. Nella medesima area è prevista la realizzazione, da parte del comune, di un'opera pubblica (sala polifunzionale). Il progetto esecutivo del parcheggio, redatto dallo studio Cometto S.r.l definisce la costruzione di un'area atta ad integrare i parcheggi già esistenti con 461 nuovi posti in autorimessa interrata, con un incremento di posti auto del 40%, e di un centro sportivo all'aperto a copertura delle necessità della stazione sciistica. Attualmente la mancanza di parcheggi in questa zona porta ad un congestionamento del traffico nella zona delle funivie in concomitanza del flusso turistico di punta, che genera lunghi tempi di attesa e disagi dovuti alle lunghe percorrenze a piedi per raggiungere gli impianti. Poiché i tempi di progettazione di realizzazione del parcheggio interrato in località Golf Château risultavano molto lunghi, l'amministrazione comunale ha provveduto alla realizzazione di un primo intervento costituito da un parcheggio a raso di 250 posti auto da cui è possibile servire nelle immediate vicinanze le numerose strutture ricettive e gli impianti dell'area *Baby Cretaze* l'importante impianto di arroccamento che conduce a *Plan-Torrette*.

⁵ Relazione *Masterplan Alplinks* – pag. 516

Le N.T.A. del comune di Valtournenche indicano che sul territorio comunale sono presenti 62 parcheggi totali, di cui 53 esistenti e 9 previsti. Le analisi svolte sul sistema dei parcheggi nel comune di Valtournenche rivelano che **nel raggio di 300 metri dagli impianti di risalita** presenti in Località Loz (Valtournenche) e a Breuil-Cervinia sono 13 (tutti esistenti). A questi ultimi si aggiungono due parcheggi non indicati su PRG: uno è in fase di esecuzione in località Golf Château (descritto precedentemente) mentre uno si trova in corrispondenza dell'impianto di risalita per Plan Maison (*Parking Cervinia – Piazzale Funivie*).

In località Loz, dopo il centro abitato del comune di Valtournenche, in corrispondenza degli impianti di risalita che portano al *Gran Sometta* e ai *laghi d'Aventine* sono presenti quattro parcheggi che hanno una portata complessiva di 671 posti auto. Due di questi parcheggi, entrambi in località Plan de La Glarenaz hanno una superficie molto ampia, offrono una serie di servizi come le ricariche per gli autoveicoli elettrici e gli impianti igienici e sono gratuiti.

Nome del parcheggio	Esistete/previsto	Codice da P.R.G.	Numero di posti auto
Parcheggio Località Plan de La Glarenaz	Esistente	Pa32	272
Parcheggio Località Plan de La Glarenaz	Esistente	Pa33	291
Parcheggio Loc. Singlin Dessous	Esistente	Pa37	16
Parcheggio Loc. Crépin	Esistente	Pa22	90
TOTALE	--	--	671

Tabella riassuntiva dei parcheggi in località Loz vicino agli impianti di risalita per Gran Sometta e Laghi d'Aventine

In località Breuil-Cervinia, in corrispondenza degli impianti di risalita per Plan Maison, Cielo Alto e Plan Torret sono presenti 9 parcheggi, indicati su P.R.G. con una portata di 1'235 posti auto e 2 parcheggi non indicati su P.R.G. (uno esistente ed uno in fase di costruzione) con una portata di 841.

Nome del parcheggio	Esistete/previsto	Codice da P.R.G.	Numero di posti auto
Parcheggio Breuil-Cervinia	Esistente	Pa42	592
Parcheggio Breuil-Cervinia	Esistente	Pa43	250
Parcheggio Breuil-Cervinia - Via J. B. Bich	Esistente	Pa44	101
Parcheggio Breuil-Cervinia - Via J. B. Bich	Esistente	Pa45	31
Parcheggio Breuil-Cervinia – Loc. Giomein	Esistente	Pa46	40
Parcheggio Loc. Cielo Alto	Esistente	Pa48	12
Parcheggio Loc. Cielo Alto	Esistente	Pa49	17
Parcheggio Loc. Cielo Alto	Esistente	Pa50	112
Parcheggio Loc. Cielo Alto	Esistente	Pa51	80
Parking Cervinia – Piazzale Funivie	Esistente	Non indicato su P.R.G.	380
Parcheggio interrato in	In fase di esecuzione	Non indicato su P.R.G.	461

Loc. Golf Château			
TOTALE	--	--	2'076

Tabella riassuntiva dei parcheggi in località Breuil-Cervinia vicino agli impianti di risalita per Plan Maison e Plan Torrette

Per raggiungere il nuovo impianto funiviario CIME BIANCHE dal comune di Valtournenche, si utilizzerebbero gli impianti di risalita esistenti in Località Loz e a Breuil-Cervinia. Il nuovo collegamento comporterebbe un aumento della richiesta dei posti auto, che si è andata a calcolare considerando i seguenti parametri:

- Carico orario per il nuovo impianto: 1'400 pers/h
- Carico orario per gli impianti esistenti nel comune di Valtournenche: 8'146 pers/h*
- Riempimento autovetture: 2,5 passeggeri/auto
- Coefficiente di rotazione: 1,5 auto/giorno

* Carico orario impianti esistenti del comprensorio sciistico di Breuil-Cervinia:

- Breuil-Plan Maison: 2'000 pers/h
- Seggiovie Campetto-Plan Torrette: 3'000 pers/h
- Impianto Cielo Alto: 1'146 pers/h
- Impianto Salette (Loc. Crepin): 2'000 pers/h

TOTALE CARICO IMPIANTI ESISTENTI: 8'146 pers/h

Considerando inoltre un arco temporale mattutino che va dalle 08:00 alle 11:00 (3 ore di punta nelle quali le persone si recano negli impianti sciistici):

- Carico delle persone dalle 08:00 alle 11:00 del mattino per il nuovo collegamento intervallivo: $3 \times 1400 = 4'200$ persone
- Carico delle persone dalle 08:00 alle 11:00 del mattino per gli impianti di risalita esistenti: $3 \times 8146 = 24'438$

Utilizzando infine la seguente formula:

$$N^{\circ} \text{ posti auto} = (\text{portata oraria impianto} \times \text{arco temporale}) / \text{riempimento autovetture} / \text{coefficiente di rotazione giornaliero}$$

n. posti auto richiesti TOTALI = carico persone impianto/riempimento autovetture/coefficiente di rotazione = $(4200 + 24.438) \text{ persone} / 2,5 / 1,5 = 28.638 / 2,5 / 1,5 = 7.636$

n. posti auto richiesti in più per il NUOVO COLLEGAMENTO = carico persone impianto/riempimento autovetture/coefficiente di rotazione = $4200 / 2,5 / 1,5 = 1120$

Dai calcoli effettuati emerge che c'è una forte carenza di numeri di posti auto nella località di Breuil-Cervinia, a prescindere dall'aumento di turisti/sciatori che porterà il nuovo collegamento intervallivo.

La valutazione sui numeri di posti auto che sono teoricamente necessari alla località di Breuil-Cervinia è stata fatta prendendo in considerazione i giorni di massima affluenza, in cui gli impianti arrivano a saturazione.

È sicuramente necessario applicare a questa stima l'accortezza che, in realtà, durante la maggior parte dell'anno gli impianti non sono completamente pieni, per cui il numero di posti auto è sensibilmente minore rispetto a quello calcolato.

Vd. Elaborato grafico: **Tav. PAT007-07**

3.3 Il sistema della ricettività turistica (i posti letto: alberghieri, extra-alberghieri e abitazioni temporanee)

In questo capitolo si analizza il sistema della ricettività turistica dei comuni di Gressoney-La-Trinité, Ayas e Valtournenche andando ad evidenziare i punti di forza, le criticità e i possibili scenari di intervento, alla luce dell'inserimento del nuovo collegamento intervallivo sul territorio. Il sistema della ricettività turistica dei tre comuni è stato esaminato andando a calcolare il numero di posti letto presenti nelle strutture alberghiere, nelle strutture extra-alberghiere e nelle seconde case.

3.3.1 Il sistema della ricettività turistica di Gressoney-La-Trinité

In questo paragrafo si riporta una **fotografia dell'attuale sistema turistico** di Gressoney-La-Trinité, la localizzazione sul territorio comunale e l'evidenza dei principali tratti distintivi degli stessi. Si otterrà pertanto un quadro delle risorse presenti, suddivise per comparto alberghiero ed extra-alberghiero nonché del potenziale dei posti letto delle seconde case. I dati sono tratti dall'annuario turistico regionale e confrontati con i dati comunali in possesso.

Nome	Località	Classe	Qualità	N° camere	N° posti letto
Jolanda Sport	Località Edelboden Superiore	Albergo	4 stelle	33	65
Chalet du Lys	Loc.Staffal	Albergo	3 stelle	29	58
De Gletscher	Loc.Tschaval	Albergo	3 stelle	12	24
Hotel Dufur	Loc. Edelbodensup.	Albergo	3 stelle	22	44
Ellex Hotel	Loc.Tschaval,	Albergo	3 stelle	21	42
Lo Scogliattolo	Loc.Tache	Albergo	3 stelle	29	76
Hotel Lysjoch	Loc. Fohre	Albergo	3 stelle	13	24
Hotel Nordend	Località Tschaval	Albergo	3 stelle	15	28
Hotel Sitten	Via Sitten	Albergo	2 stelle	7	14
Hotel Residence Valverde	Loc.Edelboden Superiore	Albergo	3 stelle	35	74
La Villa della Regina	Loc.Staffal	RST	4 stelle	17	71

Hotel Momboso	Loc.Staffal	RST	4 stelle	79	170
Chalet du Lys – dipendenza	Loc.Staffal	RST	3 stelle	5	10
Residence dei Walser	Loc.Fohre	RST	3 stelle	48	131
Residenze Oberteil	Loc.Tache	RST	3 stelle	10	22
Fohere1748	Località Orsia	RST	//	10	24
Il piccolo residence	Località Selbsteg	RST	2 stelle	8	28
Residence Monterosa	Località Tache	RST	2 stelle	22	69
Residence Stolenberg	Località Staffal	RST	2 stelle	12	47
B&B Gressoney	Località Edelboden Inferiore	B&B	//	2	4
B&B Da capanna Clara	Loc, woaldiele	B&B	//	3	8
B&B Redelnascht	Frazione D'ejola Superiore	B&B	//	1	2
Anderbatt	Località Gressoney Monte Rosa	B&B	//	6	12
B&B Reve	Località Tache	B&B	//	6	10
B&B Alchemilla	Località Edelboden Inferiore	B&B	//	3	6
B&B White Moon	Località Edelboden Superiore	B&B	//	3	6
Ale Comune Novecento	Woaldiele, 29	B&B	//	1	2
Wongade	Località Edelboden Inferiore	B&B	//	5	11
Città di Mantova	Garstellet	Rifugio	//	//	85
Quintino Sella	Felik	Rifugio	//	//	142
Giovanni Gnifetti	Gasterllet	Rifugio	//	//	177
Gabiet	Gabiet	Rifugio	//	//	40
Oreste'sHutte	Z Indra	Rifugio	//	//	35
Gastaldi	Netschò	Bivacco	//	//	4
Felice Giordano	Balmenhorm	Bivacco	//	//	6

Tabella riassuntiva delle strutture ricettive presenti nel comune di Gressoney-La-Trinité

Complessivamente, il **sistema ricettivo di Gressoney-La-Trinité** è composto da **35 esercizi** (escluse le abitazioni secondarie) per un totale di **1572 posti letto**. Nella categoria alberghiera sono presenti 10 strutture, suddivise in quattro, tre e due stelle, per un totale di 450 posti letto. Nel comparto extra-alberghiero si contano 25 strutture per un totale di 1122 posti letto. Nello specifico abbiamo:

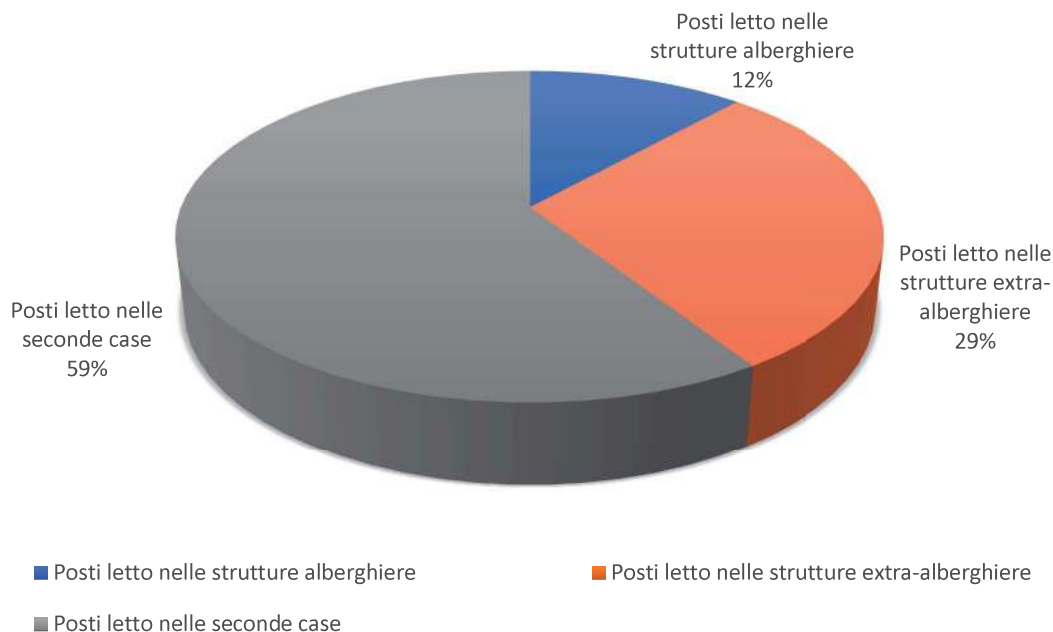
- 10 alberghi con 216 camere e 450 posti letto
- 9 residenze turistico alberghiere (RST) con 211 camere e 572 posti letto
- 9 bed & breakfast (B&B) con 30 camere e 61 posti letto
- 5 rifugi con 479 posti letto
- 2 bivacchi con 10 posti letto

È possibile affermare dall'analisi svolta che le strutture ricettive di Gressoney-La-Trinité hanno dimensioni contenute e sono prevalentemente a conduzione familiare, gestite da operatori locali. Il P.S.T di Gressoney-La-Trinité descrive che nell'arco del periodo 2002-2012, la dotazione ricettiva del comune ha visto un aumento delle strutture ricettive del 31,25% ed un aumento del numero di posti letto del 22,25%. La qualità delle strutture si è alzata poiché sono aumenti gli esercizi a quattro stelle. Al tradizionale comparto alberghiero si è affiancata negli anni, ma soprattutto a partire dal 2004, una proposta extra-alberghiera sempre più consistente. A crescere di più nell'ultimo decennio sono stati le strutture denominate "altri esercizi" tra cui *chambre d'hôtes*, gli affittacamere e gli alloggi privati, una crescita straordinaria confermata in tutta la Valle d'Aosta.

L'analisi sulle strutture ricettive ha messo in evidenza che esse sono localizzate in due aree specifiche del comune: in corrispondenza del centro abitato di Gressoney-La-Trinité, dove si trova l'impianto di risalita per Punta Jolanda e nella località di Staffal dove si trovano gli impianti risalita che portano in Val d'Ayas e in Valsesia. La frazione di Staffal risulterà oltremodo strategica per il nuovo collegamento intervallivo CIME BIANCHE, poiché partendo da Staffal in Val di Gressoney si può raggiungere Frachey in Val d'Ayas, punto di partenza del nuovo collegamento intervallivo.

Per quanto riguarda invece il numero di **seconde case**, il comune di Gressoney-La-Trinité, nel P.R.G. indica che sono presenti **757 seconde case** con circa **2271 posti letto**, considerando una media di tre occupanti per abitazione. Per alcuni decenni i proprietari delle seconde case sono stati, anzitutto turisti fedeli e hanno rappresentato, senza alcun dubbio un segmento di mercato molto importante per Gressoney-La-Trinité. La concezione di fruizione turistica che portava all'acquisto di una residenza secondaria ha molto a che fare, oltre che all'investimento di tipo duraturo, anche con il concetto di *villeggiatura*, ovvero l'idea di trascorrere gran parte dell'estate, e le feste comandate, nella "casa delle ferie". Quella stessa abitazione, in alcuni casi, diventava la base da cui partire per il viaggio vero e proprio, solitamente nel mese di agosto. Oggi, però, le tendenze del mercato turistico sono cambiate notevolmente perché si è andati verso la vacanza *short break*. La gestione del patrimonio di seconde case a Gressoney-La-Trinité stimola attualmente alcune riflessioni relative in primis alla scarsa qualità del prodotto offerto, ed in secondo luogo al progressivo abbandono della località come meta di vacanze in appartamento. Stando le cose in questo modo, le seconde case sono diventate una pesante eredità ed una problematica dal punto di vista urbanistico: la necessità di individuare strategie e strumenti per valorizzare tale patrimonio è quanto mai attuale. Il P.R.G. pone le basi per limitare la costruzione di nuove seconde case vincolandole alla realizzazione di strutture a destinazione alberghiera.

I dati raccolti sul sistema della ricettività turistica sul comune di Gressoney-La-Trinité mettono in evidenza, che il **12%** dei posti letto presenti sul territorio si trovano all'interno di **strutture alberghiere**, il **29%** si trovano all'interno di **strutture extra-alberghiere** e ben il **59%** dei posti letto rientrano nelle **seconde case**.



Il P.R.G. indica che i problemi emersi con maggiore evidenza rispetto al sistema della ricettività turistica del comune di Gressoney-La-Trinité sono:

- Eccessivo sviluppo di abitazioni per non residenti, sia nella forma della piccola abitazione, ma soprattutto sottoforma di edifici plurifamiliari;
- Carenza di strutture alberghiere e residenziali turistiche moderne, di quantità e qualità rispondenti alla domanda di ricettività turistica.

Vengono indicate nel documento delle ipotesi di variazione al P.R.G. che prevedevano di:

- Limitare l'inserimento di nuove aree di espansione residenziale che non siano già in qualche modo previste dal P.R.G. in vigore;
- Nel prevedere nuove zone C con vincoli di destinazione d'uso specificatamente turistici (albergo) o destinate ad abitazioni principali per residenti

e nell'ambito della normativa di P.R.G. si sottolineava di:

- Favorire ulteriormente il recupero degli edifici storici
- Garantire possibilità ulteriori di trasformazione e di incremento per gli alberghi.

Dall'analisi dei possibili scenari prospettici ed impatti considerabili emergono dati da cui è possibile trarre delle considerazioni in merito ai potenziali impatti che il nuovo collegamento genera sotto il punto di vista urbanistico riferito alle destinazioni d'uso turistico/ricettivo.

Dai documenti programmatici dell'adeguamento dei P.R.G.C. del comune di Gressoney-La-Trinité (come anche per gli altri comuni coinvolti come vedremo in seguito), si evidenzia come sia già volontà del comune potenziare ed incentivare le attività che sostengono l'economia locale, in particolare quella turistico/ricettiva con:

- premi volumetrici per attività alberghiere tradizionali che vogliano aumentare la classificazione;
- incremento di aree alberghiere;
- aumento indici volumetrici per attività alberghiere

In seguito, si riporta una tabella in cui sono indicate le zone del territorio comunale in cui il P.R.G. ha previsto la realizzazione di nuove strutture ricettive e indica per alcune zone la superficie territoriale concessa per questo tipo di funzione.

Nome zona	Tipo	Superficie territoriale	programmato/previsto da PRG	Codice mappa	Parcheggi previsti
Tache (Ba1-Ba2-Bd1)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
OndreEdelbode (Ba3)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Onderwoald (Ba4)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Onderwoald (Cd2)	Albergo	4.770 mq (65% SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
ObreEdelbode (Ba5)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Fohre (Ba7)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Fohre (Cd1)	Albergo	5.623,00 mq (2000 mq SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bach (Ba11)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Staffal (Bd3-Bd4)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Staffal (Cd3)	Albergo	6.476,00 mq (2100 mq SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Oagre (Bd5)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Tschaval (Bd6)	Albergo e affittacamere		Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Tschaval (Cd6)	Albergo	12.350,00 mq (60% SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Tschaval (Cd7)	Albergo	6.860,00 mq (65% SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali

Tholo (Cd4)	Albergo	3.851,00 mq (75% SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
OndroDejolo (Cd5)	Albergo	3.374,00 mq	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali

Tabella riassuntiva delle zone dove è possibile insediare nuove strutture ricettive, previste nel P.R.G del comune di Gressoney-La-Trinité

La relazione del Masterplan “Alplinks” aveva ipotizzato, in base all’analisi economica-finanziaria, tre scenari prospettici rispetto all’inserimento del nuovo collegamento intervallivo. Il primo scenario prevedeva aumento della mobilità della clientela ma stabilità degli sciatori; il secondo scenario ipotizzava un aumento della clientela complessivamente presente sui comprensori; il terzo scenario prospettava un mix di incremento di clientela e di tariffe.

Dai possibili scenari emergeva che nel comune di Gressoney-La-Trinité (come anche quello di Ayas e Valtournenche) il numero di posti letto esistenti risultano compatibili con le presenze aggiuntive stimate per la sostenibilità dell’intervento.

Di fronte a questa valutazione risulta che il nuovo collegamento di cui al presente studio, non genera allo stato attuale la necessità di nuovo edificio alberghiero nel comune di Gressoney. È altresì evidente che le scelte dei P.R.G.C. di potenziare le attività alberghiere esistenti vanno nella direzione sicuramente favorevole all’investimento del nuovo collegamento. L’obiettivo è quello di aumentare ulteriormente la qualità dell’offerta turistica alberghiera, andando a riqualificare, ove è possibile, le strutture esistenti.

3.3.2 Il sistema della ricettività turistica di Ayas

In questo paragrafo si riporta una **fotografia dell’attuale sistema turistico** di Ayas, la localizzazione sul territorio comunale e l’evidenza dei principali tratti distintivi degli stessi. Si otterrà pertanto un quadro delle risorse presenti, suddivise per comparto alberghiero ed extra-alberghiero nonché del potenziale dei posti letto delle seconde case. I dati sono tratti dall’annuario turistico regionale e confrontati con i dati comunali in possesso.

Nome	Località	Classe	Qualità	N° camere	N° posti letto
Alpe Fleurie	Frazione Lignod, 15	Albergo	2 stelle	18	34
Hotel Bellevue	Via Ramey, 16A - Champoluc	Albergo	3 stelle	12	24
Hotel Breithorn	Route Ramey, 27 - Champoluc	Albergo	4 stelle	31	62
Hotel Castor	Via Ramey, 2 - Champoluc	Albergo	3 stelle	32	61
Au Charmant Petit Lac	Via Ramey, 50 - Champoluc	Albergo	5 stelle	15	68
Hotel Crest-Forné	Loc.Crest - Champoluc	Albergo	3 stelle	19	26
Hotel de Champoluc	Via Ramey, 65 - Champoluc	Albergo	3 stelle	35	70

Hotel Casa Favre	Fraz. Blanchard - Saint.Jacques	Albergo	1 stella	11	19
Hotel Genzianella	Place de la Grotte, 5, Saint Jacques	Albergo	2 stelle	14	26
Hotel California	Località Frachey	Albergo	3 stelle	12	24
Hotellerie de Mascognaz	Champoluc	Albergo	4 stelle	6	11
Hotel La Rouja	Rue de Guides, 19 - Ayas	Albergo	4 stelle	13	24
Hotel Aiglon	Route Ramey, 16b - Champoluc	Albergo	3 stelle	10	23
Le Campagnol	SR 45 - Frachey	Albergo	2 stelle	17	32
Le Clocher	Route Barmasc, 72 - Ayas	Albergo	2 stelle	9	16
Le Petit Abri	Chemin Varasc - Champoluc	Albergo	3 stelle	10	23
Hotel Le Rocher	SR45, 1 - Champoluc	Albergo	4 stelle	23	46
Hotel L'Espoir	Route Barmasc - Antagnod	Albergo	3 stelle	7	14
Lo Miete Vei	Rue Prabochon, 6 - Champoluc	Albergo	3 stelle	9	18
Hotel Monte Cervino	Chemin de Soussun, 5 fraz-Frachey	Albergo	3 stelle	30	57
Hotel Petit Price	Route tchavagnod, 1, Antagnod	Albergo	3 stelle	28	53
Petit Tournalin	Fr. Villy, 2 - Champoluc	Albergo	3 stelle	19	38
Hotel Punta Zerbion	SR45, 8 - Corbet	Albergo	3 stelle	12	22
Hotel de Glaciers	Rue J. B. Dondeynaz, 9 - Champoluc	Albergo	4 stelle	42	78
Hotel Santa San	Route Barmasc, 1 - Antagnod	Albergo	3 stelle	12	25
Hotel Villa Anna Maria	Rue Croues, Champoluc	Albergo	3 stelle	19	35
Camp Zero	Strada Regionale 45, 16 - Champoluc	Albergo	5 stelle	30	90
Hotel Stella Alpina	Loc. Frachey	Albergo	4 stelle	11	22
Hotel Edelweiss	Loc. Crest 1 - Ayas	Albergo	3 stelle	7	14
Stadel Soussun	Ayas	Albergo	3 stelle	7	11
Frantze • Le Rascard 1721	Località Frantze, 4 - Ayas	RST	3 stelle	9	18

Lago Bleu	Place de la Grotte, Saint -Jacques	RST	2 stelle	6	24
Residence Myosotis	Route Emile Chanoux -Antagnod	RST	2 stelle	12	31
LesCoupoles	Route Ramey, 14	RST	3 stelle	28	103
Residence Lo Peyo	RouteBarmasc, 13 - Antagnod	RST	3 stelle	7	16
Residence Rue Barmasc	RouteBarmasc, 51- Antagnod	RST	2 stelle	19	74
Residence Bettaforca	Place de la Grotte - Saint Jacques	RST	1 stella	37	108
Residence Trompe-L'Oeil	RouteBarmasc - Antagnod	RST	2 stelle	7	11
Maison Fosson	Loc Crest -Ayas	RST	3 stelle	10	25
Residence Le Chalet	Route E. Chanoux, 39 - Loc. Antagnod	RST	3 stelle	7	24
B&B Alta Via	Chemin de Pelioz, 5 - Saint Jacques	B&B	//	2	2
Le Petit Chalet	Loc. Chemin de Rovinal, 27/A - Saint-Jacques	B&B	//	1	2
Lo Rahcart di Boret	Fraz. Palouettaz Rue desFleurs, 24	B&B	//	3	5
Camping Sole e Neve	Loc. Morenesc - Ayas	Campeggio	//	110	420
Affittacamere Buenavista	Rue des Rascards, frazione, 8 - Champoluc	Affittacamere	//	5	9
La Falconetta	RouteBarmasc, 2 - Antagnod	Affittacamere	3 stelle	6	12
L'Aroula	Rue Casa, Champoluc	Affittacamere	//	4	8
LavaretsChambres d'Hôtes	RouteBarmasc - Ayas	Affittacamere	3 stelle	5	12
Le VieuxRascard	Rue des guides, 19b - Champoluc	Affittacamere	4 stelle	6	12
Petit Cœur	Route Dondeynaz, 17 -Champoluc	Affittacamere	3 stelle	5	11
Villa Americana	Rue CheminVarasc, 76 - Champoluc	Affittacamere	//	6	12
Gresil Residence	Route Barmasc - Antagnod	Affittacamere	//	7	16
Rifugio Ferraro	LocResy - Ayas	Rifugioalpino	//	//	22

Rifugio Grand Tournalin	Loc. Tournalin Damon - Ayas	Rifugioalpino	//	//	37
Rifugio Guide Val d'Ayas	Frazione S. Jacques, 6 - Ayas	Rifugio alpino	//	//	80
Rifugio Mezzalama	Ayas	Rifugio alpino	//	//	36
Rifugio Guide Frachey	LocResy - Ayas	Rifugio alpino	//	//	36
Rifugio Vieux Crest	Champoluc	Rifugio alpino	//	//	40
Rifugio/Baita Belvedere	Superiore	Rifugio alpino	//	5	15
Agriturismo Goil	Localita' Alpe Goil - Antagnod	Agriturismo	//	3	8
Escursionisti roccia Melone	Fraz. Blanchard, S. Jacques - Ayas	Casa per ferie	//	12	24
Ca'zena	Mandriou, Route de Barat - Ayas	Casa per ferie	//	6	41
Oratorio Don Bosco	Saint Jacques - Ayas	Casa per ferie	//	24	69
Casa Alpina "La Fontanella"	Rue CheminDu Soleil Mandrou, 15 - Mandriou	Casa per ferie	//	8	25
Oratorio Salesiano Don Bosco	Localita'Pracharbon, 2 -Antagnod	Casa per ferie	//	11	89
Rascard Monterosa	Rue di mon, 8 - Lignod	Appartamentovacanze	//	13	38
Il miete dei nonni	Route Monsignore Obert - Lignod	Appartamentovacanze	//	2	5

Tabella riassuntiva delle strutture ricettive presenti nel comune di Ayas

Complessivamente, il **sistema ricettivo di Ayas** è composto da **68 esercizi** (escluse le abitazioni secondarie) per un totale di **2586 posti letto**. Nella categoria alberghiera sono presenti 31 strutture, per un totale di 1066 posti letto. Nel comparto extra-alberghiero si contano 37 strutture per un totale di 1520 posti letto. Nello specifico abbiamo:

- 31 alberghi con 520 camere e 1066 posti letto
- 10 residenze turistico alberghiere (RST) con 205 camere e 434 posti letto
- 3 bed & breakfast (B&B) con 6 camere e 9 posti letto
- 1 campeggio con 110 postazioni e 420 posti letto
- 8 affittacamere con 44 camere e 92 posti letto
- 7 rifugi con 266 posti letto
- 1 agriturismo con 3 camere e 8 posti letto
- 5 case per ferie con 61 camere e 248 posti letto

- 2 appartamenti vacanze con 15 appartamenti e 43 posti letto

Il P.S.T. del comune di Ayas che i flussi alberghieri ed extra-alberghieri registrati durante l'anno hanno messo in evidenza che nella stagione invernale arriva il maggior numero di turisti mentre l'estate è in declino. La diminuzione dei periodi permanenza, unito ad una diminuzione degli arrivi, fanno crollare nel mese di agosto la permanenza dal 73% al 47%. Risulta che il mese di febbraio sia quello con le maggiori presenze e i mesi di gennaio e marzo risultano migliori di quelli di luglio. Il P.S.T. indica inoltre che tra il 1998 e il 2009 la disponibilità di posti letto nelle strutture alberghiere ed extra-alberghiere è aumentata da 800 a 1400 unità, nel 2008 è salita a 2377 unità e ora si attesta a 2586 unità. Dalla schedatura sulle strutture ricettive illustrata precedentemente si può evidenziare che: c'è una diversificazione dell'offerta ricettiva, la maggior parte degli esercizi sono medio-piccoli e a conduzione locale, la qualità delle strutture risulta medio-alta (la maggior parte degli hotel e delle RST sono a tre e a quattro stelle). L'offerta alberghiera presenta una bassa percentuale di bed & breakfast, agriturismi e campeggi. Alta invece è la percentuale dei posti letto nelle case per ferie che però, indica il P.R.G. hanno un'occupazione estremamente limitata in determinati periodi dell'anno.

Le N.T.A. del comune di Ayas definiscono le zone in cui è possibile realizzare strutture ricettive e indica per ogni zona del piano regolatore quale tipo di struttura ricettiva sia possibile creare, la superficie e le dimensioni massime che deve avere e quando è possibile compiere una nuova costruzione e quando invece è possibile compiere un intervento di recupero su un manufatto esistente. In seguito, si riporta ciò che è indicato nelle N.T.A. per ogni zona del P.R.G. in cui è possibile costruire una struttura ricettiva:

Nome zona	Tipo	Densità fondiaria I (mq SUR/mq sf)	Parcheggi previsti
Ba (norma generale)	Strutture alberghiere (no RTA) ed extralberghiere	0,28	n. 1,3 per ciascuna camera
Ba9* Ba21* Ba24* Ba25* Ba27* (norma speciale)	Strutture alberghiere (no RTA) ed extralberghiere	0,50	n. 1,3 per ciascuna camera
Ba26* (norma speciale)	attività ricettive alberghiere (con esclusione delle RTA)	1,00	n. 1,3 per ciascuna camera
Bd1* Pracharbon (norma speciale)	Attività ricettive alberghiere (no RTA) ed extralberghiere (no CAV)	--	--
Bd3* Corbet (norma speciale)	Attività ricettive alberghiere (no RTA)	0,35	n. 1,3 per ciascuna camera
Bd4* Champoluc (norma speciale)	Attività ricettive alberghiere (no RTA)	1,20	n. 1,3 per ciascuna camera
Bd5* Champoluc (norma speciale)	Attività ricettive alberghiere (no RTA)	1,00	n. 1,3 per ciascuna camera

Bd6* - Bd7* Les Villy (norma speciale)	Attività ricettive alberghiere (no RTA)	0,70	n. 1,3 per ciascuna camera
Be1* Antagnod (norma speciale)	Attività ricettive alberghiere (no RTA)	0,40	n. 1,3 per ciascuna camera
Be2* La Croissetaz (norma speciale)	Attività ricettive alberghiere ed extralberghiera	--	--

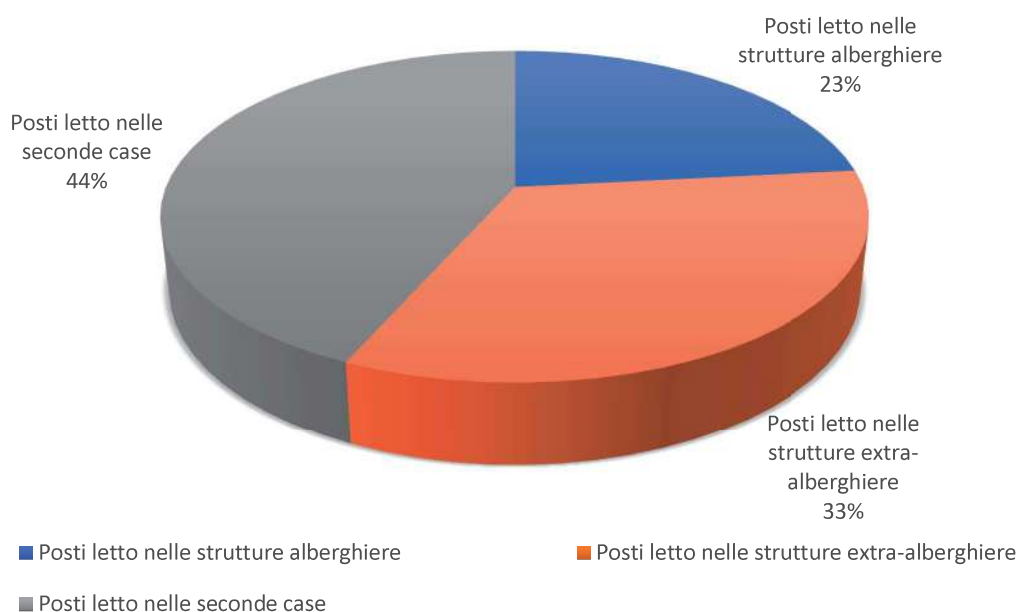
Tabella riassuntiva delle zone dove è possibile insediare nuove strutture ricettive, previste nel P.R.G. del comune di Ayas

Dall'analisi delle zone del P.R.G. in cui possibile edificare nuove strutture alberghiere ed extralberghiere emerge che nel comune di Ayas non sono presenti zone C (zone di espansione) preposte per questo tipo di destinazione d'uso, cosa che non capita per i comuni di Gressoney-La-Trinité e Valtournenche.

Per quanto riguarda invece il numero di **seconde case**, il comune di Ayas, nel P.S.T. indica che 2/3 delle abitazioni totali del comune sono seconde case. Il documento ci da un totale di 5300 abitazioni, di cui 900 occupate da residenti e 4400 occupate saltuariamente (20 giorni all'anno in media) da non residenti. Poiché le seconde case sono occupate per periodi molto brevi durante l'anno è opportuno, ai fini del calcolo dei numeri dei posti letto, prendere in considerazione solo un 5-15% delle seconde case. Considerando un 15% si è calcolato un numero di seconde case di 660 unità. Valutando 3 posti letto per unità abitativa si raggiungono un totale **1980 posti letto** per il comune di Ayas. Il piano di sviluppo turistico segnala che l'utilizzo delle seconde case è di circa 20 giorni all'anno. Da ciò si capisce che sia breve e concentrato in pochi periodi dell'anno. Questo comporta molti problemi legati ai servizi ed una bassa redditività dei commerci presenti sul territorio. Si evince che le seconde case non hanno grosse possibilità di sviluppo e che nuovi posti alberghieri hanno necessità di servizi di villaggio aggiuntivi.

L'idea alla base del P.R.G. è quella di non consentire più nessun tipo di costruzione ad esclusione degli alberghi, auspicando che questo porti ad un aumento del recupero del patrimonio esistente e con esso un miglioramento della qualità dell'edilizia dei centri storici. È indubbio che recuperi ben fatti, diano una costruzione di miglior qualità in confronto ai condomini anni '80.

I dati raccolti sul sistema della ricettività turistica sul comune di Ayas mettono in evidenza, che il **23%** dei posti letto presenti sul territorio si trovano all'interno di **strutture alberghiere**, il **33%** si trovano all'interno di **strutture extra-alberghiere** e ben il **44%** dei posti letto rientrano nelle **seconde case**.



Anche nel caso di Ayas, la maggior parte dei posti letto presenti sul territorio comunale si trovano nelle seconde case, spesso utilizzate molto raramente.

Nella relazione della *variante sostanziale generale di adeguamento del P.R.G. alle norme della L.R.11/98 e P.T.P.* viene indicato che una delle finalità generali del nuovo documento è di promuovere un turismo che sia più se integrato con l'ambiente e compatibile con le risorse paesaggistiche e naturali attraverso un miglioramento nella gestione dei flussi turistici e una diversificazione dell'offerta. La scelta di fondo della variante generale ha il suo fulcro nel blocco del consumo di territorio per usi ed attività legati alla residenza temporanea e dalla ferma volontà di recuperare il patrimonio edilizio esistente. Le motivazioni di questa scelta vanno ricercate soprattutto per ciò che riguarda le seconde case non recuperate e i relativi posti letto turistici. Il manifesto disequilibrio fra queste tipologie ricettive ha generato nel corso degli anni precedenti un grande consumo di territorio per il soddisfacimento delle esigenze del settore turistico che purtroppo ha sempre manifestato una sempre più scarsa percentuale di presenze stagionali. Il modello turistico del comune di Ayas è profondamente mutato: da un modello riferito alla famiglia e alla lunga permanenza, che trae le sue origini dal boom economico degli anni '50, si è passati ad un turismo più "mordi e fuggi", individuale o di gruppi estesi, con periodi di permanenza molto limitati e legati a specifici periodi dell'anno. I dati raccolti sulla capacità ricettiva alberghiera e sulle seconde case sono in contrasto con il modello turistico attuale: il rapporto tra il numero di posti letto negli alberghi e il numero di posti letto nelle seconde case è di circa 1 a 4. Da questi dati emerge che sul territorio comunale esiste un numero molto alto di abitazioni inutilizzate. Questa situazione evidentemente non ha un riscontro positivo per l'economia e per lo sviluppo della comunità residente. Gli sforzi dell'amministrazione, per questo, sono orientati verso la totale opposizione ad ulteriori sprechi di territorio per la realizzazione di edifici con tale destinazione d'uso e verso l'agevolazione d'impianto di attività ricettive alberghiere

tradizionali, che specie in qualità medio/alta, sembrano maggiormente attinenti alle nuove esigenze turistiche.

La relazione del Masterplan “Alplinks” aveva ipotizzato, in base all’analisi economica-finanziaria, tre scenari prospettici rispetto all’inserimento del nuovo collegamento intervallivo. Il primo scenario prevedeva aumento della mobilità della clientela ma stabilità degli sciatori; il secondo scenario ipotizzava un aumento della clientela complessivamente presente sui comprensori; il terzo scenario prospettava un mix di incremento di clientela e di tariffe.

Dai possibili scenari emergeva che nel comune di Ayas (come anche quello di Gressoney-La-Trinité e Valtournenche) il numero di posti letto esistenti risultano compatibili con le presenze aggiuntive stimate per la sostenibilità dell’intervento.

Di fronte a questa valutazione risulta che il nuovo collegamento di cui al presente studio, non genera allo stato attuale la necessità di nuovo edificato alberghiero nel comune di Ayas. È altresì evidente che le scelte dei P.R.G.C. di potenziare le attività alberghiere esistenti vanno nella direzione sicuramente favorevole all’investimento del nuovo collegamento. L’obiettivo è quello di aumentare ulteriormente la qualità dell’offerta turistico alberghiera, andando a riqualificare, ove è possibile, le strutture esistenti.

3.3.3 Il sistema della ricettività turistica di Valtournenche

In questo paragrafo si riporta una **fotografia dell’attuale sistema turistico** di Valtournenche, la localizzazione sul territorio comunale e l’evidenza dei principali tratti distintivi degli stessi. Si otterrà pertanto un quadro delle risorse presenti, suddivise per comparto alberghiero ed extra-alberghiero nonché del potenziale dei posti letto delle seconde case. I dati sono tratti dall’annuario turistico regionale e confrontati con i dati comunali in possesso.

Nome	Località	Classe	Qualità	N° camere	N° posti letto
Gran Hotel Cervino	Avouil - Cervinia	Albergo	5 stelle	66	132
Hotel Hermitage	Via Piolet, 1, Breuil-Cervinia	Albergo	5 stelle	38	106
Hotel Bucaneve	Piazza Jumeaux, Breuil Cervinia	Albergo	4 stelle	20	44
Art Hotel Grivola	Via Jean Antoine Carrel, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	19	47
Bergman Mountain Hotel	Via Giomein, 53, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	12	25
Hotel Europa	Via Pellissier, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	69	168
Hotel Excelsior Planet	Via Planet, 1, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	58	168
Hotel Petit Palais	Via Bardoney, 2, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	45	90
Hotel Principe delle Nevi	Via Giomein, 46, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	38	93

Hotel Punta Maquignaz	Piazza Guide Maquignaz 4 Frazione, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	33	63
Sertorelli Sport	Via Guido Rey, 28, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	70	203
White Angel	Via Giomein, 52, Breuil-Cervinia	Albergo	4 stelle	59	120
Chalet Valdotain	Località Lago Blu, 2, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	35	65
HostelleriedesGuides	Via A. Carrel, 32, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	14	21
Hotel Astoria	Fraz. Marmore, Cervinia	Albergo	3 stelle	30	72
Hotel Baita Cretaz	Loc. Campetto, 1, Breuil-Cervinia,	Albergo	3 stelle	7	12
Hotel Breuil	Via Gorret, 8, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	40	80
Hotel Cime Bianche	Fraz. La Vieille, 44, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	13	25
Hotel Da Compagnoni	Via Carrel, 15 Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	26	61
Hotel Edelweiss	Via Guido Rey 18, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	28	63
Hotel Fosson	Strada Privata 16, Valtournanche	Albergo	3 stelle	20	39
Hotel Jumeaux	Piazza Jumeaux, 8, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	30	62
Hotel Lac Bleu	Loc Campeggio, 1, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	17	36
Hotel Lyskamm	Via J. B. Bich, 12, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	18	39
Hotel Marmore	Fraz. Breuil Cervinia - Via J.A. Carrel, 13	Albergo	3 stelle	64	130
Hotel Meubl� Furggen	Via Giomein, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	35	70
Hotel Meubl� Gorret	Via Gorret, 18, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	13	25
Hotel Mignon	Via Carrel, 50 Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	20	40
Hotel Miravidi	Via Pellissier, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	19	53
Hotel Serenella	Via Meynet, 5, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	15	25
Hotel Ski Club Lo Stambecco	Plan Maison, 11021 Cervinia AO	Albergo	3 stelle	50	116
Hotel The Dragon	Via Jean, Via J. B. Bich, 3, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	12	22
MonR�ve	Via Giomein, 45, Breuil-Cervinia	Albergo	3 stelle	25	52
ChateaudesDames	Via Gorret, 6, Valtournanche	Albergo	2 stelle	12	24
Hotel al Piolet	Via Funivie, 3, Breuil-Cervinia	Albergo	2 stelle	17	34
Hotel Breithorn	Via Guido Rey, 10, Breuil-Cervinia	Albergo	2 stelle	24	39
Meubl�Joli	Via J. B. Bich, 20, Valtournanche	Albergo	2 stelle	22	46
Hotel Maynet	Via Carrel 2 Breuil-	Albergo	2 stelle	21	11

	Cervinia				
Hotel Perruquel	Via J.A. Carrel, 46, Breuil-Cervinia	Albergo	2 stelle	16	32
Hotel Sporting	Via A. Carrel, 1, Cervinia	Albergo	2 stelle	14	25
Art HôtelGrandesMurailles	Via Roma, 78, Valtournenche	Albergo	4 stelle	15	30
Tersiva	Frazione Bringaz, Valtournenche	Albergo	3 stelle	24	46
Hotel Bijou	Piazza Carrel, 4, Valtournenche	Albergo	3 stelle	19	37
Hotel Dama Bianca	Maen	Albergo	3 stelle	18	39
Hotel LesRochers	Singlin 1, Valtournenche	Albergo	3 stelle	13	30
Hotel Rascard	Loc.Singlin Superiore, 17 Valtournanche	Albergo	3 stelle	14	25
Hotel Tourist	Via Roma 32, Valtournanche	Albergo	3 stelle	34	94
Punta Margherita	Via Roma 8, Valtournanche	Albergo	3 stelle	18	33
Albergo Punta Cian	Loc. Mean 35 Valtournanche	Albergo	2 stelle	10	21
Hotel al Caminetto	Via Roma, 30 Valtournanche	Albergo	2 stelle	18	32
Hotel Etoile de Neige	Loc. Evette 49 Valtournanche	Albergo	2 stelle	23	47
Hotel Meubé Meridiana	Via Roma 55, Valtournanche	Albergo	2 stelle	10	21
Hotel Millefiori	Fraz. Montaz, 35, Valtournanche	Albergo	2 stelle	15	24
Sans Soucis	Loc. Pecou 1, Valtournanche	Albergo	2 stelle	12	25
Panorama al Bich	Fraz. Cheneil 6, Valtournanche	Albergo	1 stella	9	14
Alpine Rooms	Condominio Dent d'Herens, Strada Privata Interna, Breuil- Cervinia	RST	//	6	12
Baita Layet	Layet, Valtournenche	RST	//	5	12
Chalet Blanc	Via Circonvallazione Cervinia, 1	RST	//	5	12
Chalet François	Via Guido Rey, 1, Breuil-Cervinia	RST	3 stelle	4	12
Hosquet Lodge	Via Battaglione Monte Cervino, Breuil-Cervinia	RST	3 stelle	6	12
Il cuore del Cervino	Via Gorret,Cervinia	RST	//	4	4
Le Samovar Guest House	Via A. Carrel, 7Breuil- Cervinia	RST	3 stelle	6	12
Mollino Rooms	Via Funivie, 9, Breuil- Cervinia	RST	//	6	12
Mont Cervin	p.za G. Maquignaz, Breuil-Cervinia	RST	//	5	12
AuxPiedsdu Roi	Via Pellissier, 4, Breuil- Cervinia	RST	4 stelle	9	31
La Cresta Chalet	Via Giomein, 51, Breuil- Cervinia	RST	4 stelle	12	40

Saint HubertusLuxury	Via Piolet, 5a, Breuil-Cervinia	RST	4 stelle	18	71
3 Chalets Aparthotel	Località Avouil, Valtournenche	RST	3 stelle	12	62
Red Fox Lodge	Via Meynet, 1-8, Breuil-Cervinia	RST	3 stelle	7	24
Base Camp	Str. del CieloAlto, Valtournenche	RST	2 stelle	18	65
Residence Castelli	Via Guido Rey, 14, Valtournenche	RST	2 stelle	14	30
4478 Mountain Lodge	44, Frazione Montaz, Paquier	RST	//	6	12
Residence Cervino 2	Frazione Laviel, 3, Valtournenche	RST	//	22	49
AncienneBergerie	Loc. Prondoz di sotto 18, Valtournenche	Affittacamere	//	4	9
Chalet Gaspard	Frazione Losanche, 47, Valtournenche	Affittacamere	//	4	12
L'Ancien Paquier	Via Roma, 31, Paquier	Affittacamere	//	6	12
Locanda 4.com	Loc. Tourterouse 19, Valtournanche	Affittacamere	//	4	9
Maison Le Cler	Frazione Moulin, 1, Valtournenche	Affittacamere	//	6	12
Miramonti	Via Roma, 27, Paquier	Affittacamere	2 stelle	6	12
La Pera Doussa	Frazione Loz, 31, Valtournenche	Agriturismo	//	7	14
A Pankéo	Frazione Crépin, 73, Valtournenche	B&B	//	3	5
AuVicariat	Loc, Paquier, Valtournanche	B&B	//	3	6
B&B Le Fiò	Fraz. Tourterouse 26/B, Valtournanche	B&B	//	1	3
Chalet de la Poyà	Fraz. Crépin, 2/bis, Valtournanche	B&B	//	2	6
Charmant Repos	Via Roma, 25, Valtournanche	B&B	//	2	3
Le Bouquetin	Via Roma, 81, Valtournanche	B&B	//	1	2
Le Chalet du Coq Rouge	Frazione Servaz 7, Valtournenche	B&B	//	3	6
Le Petit Nid	Fraz. Evette, 15, Valtournanche	B&B	//	3	5
Maison Odille	Frazione Cretaz, 72, Valtournenche	B&B	//	2	4
Myosotis	Località Clou, 10, Valtournenche	B&B	//	2	3
Camping Glair	Frazione Glair, 6, Valtournenche	Campeggio	2 stelle	//	315
Ora Amici Sempre Insieme	Frazione Pecou 18, Loc. Mean, Valtournanche	Casa per ferie	//	19	74
Casa Frassy (Oratorio Salesiano)	Fraz. Perreres 4. Breuil-Cervinia	Casa per ferie	//	34	100
Don Pietro Battezzorre	Cret de Perreres, Valtournenche	Casa per ferie	//	21	40

Chalet La Fenice del Cervino	Segnavia 13EE, Valtournenche	Rifugio	//	7	14
Duca degli Abruzzi - L'Oriondè	Oriondè, Breuil-Cervinia, Valtournenche	Rifugio	//	7	19
Guide del Cervino	Confine Svizzera-Italia, Testa Grigia	Rifugio	//	8	36
Teodulo	Loc. Colle del Teodulo - Breuil-Cervinia	Rifugio	//	10	46
Rifugio Barmasse	Loc. Cignana, Valtournenche	Rifugio	//	6	25
Perucca Vuillermoz	Loc. Vallone di Cignana, Valtournenche	Rifugio	//	1	25

Tabella riassuntiva delle strutture ricettive presenti nel comune di Valtournenche

Complessivamente, il **sistema ricettivo di Valtournenche** è composto da **100 esercizi** (escluse le abitazioni secondarie) per un totale di **4502 posti letto**. Nella categoria alberghiera sono presenti 55 strutture, per un totale di 3214 posti letto. Nel comparto extra-alberghiero si contano 45 strutture per un totale di 1288 posti letto. Nello specifico abbiamo:

- 55 alberghi con 1523 camere e 3214 posti letto
- 18 RST con 165 camere e 484 posti letto
- 6 affittacamere con 30 camere e 66 posti letto
- 1 agriturismo con 7 camere e 14 posti letto
- 10 bed & breakfast con 22 camere e 43 posti letto
- 1 campeggio con 315 posti letto
- 3 case per ferie con 74 camere e 214 posti letto
- 6 rifugi con 39 camere e 165 posti letto

Da questi dati si evince che l'offerta ricettiva di Valtournenche (in termini di posti letto) è rappresentata in prevalenza da strutture alberghiere. La qualità degli alberghi presenti è nella maggior parte dei casi molto alta (quattro e cinque stelle) e spesso ci sono casi di esercizi con un elevato numero di posti letto. Nella località di Breuil-Cervinia la maggior parte delle strutture ricettive si distribuiscono in corrispondenza del centro abitato, intorno alla strada pedonale Via Carrel e lungo Via Giomein, vicino all'impianto di risalita per Plan Maison. A Valtournenche, invece, gli esercizi sono distribuiti in modo più uniforme sul territorio, non sono localizzati lungo un'unica strada o in una stessa frazione. La qualità delle strutture ricettive presenti nel centro abitato di Valtournenche è parecchio più bassa di quella di Breuil-Cervinia, a causa della differente richiesta da parte della clientela. In generale, si può dire che nel comune di Valtournenche ci sono pochi agriturismi e pochi campeggi mentre risulta elevato il numero di alberghi e residenze-turistico-alberghiere. A Breuil-Cervinia gran parte del sistema ricettivo è garantito dalle strutture alberghiere che rappresentano circa l'80 % degli esercizi e dei posti letto. Pur non avendo modificato sostanzialmente la sua consistenza nel corso degli ultimi decenni, l'offerta si è notevolmente riqualficata. Oggi circa il 67% dei posti letto è garantito da alberghi con almeno 3 stelle, a fronte del 52% di 15 anni

fa. Breuil-Cervinia è una destinazione turistica a forte vocazione internazionale (il 70% sono presenze straniere, gli italiani assicurano solo il 15% del tasso di occupazione complessivo). Valtournanche, rispetto a Cervinia, ha una struttura ricettiva: meno consistente da un punto di vista quantitativo (1170 posti letto contro i 3332 di Cervinia); più equamente distribuita tra settore alberghiero e extra-alberghiero (50% circa); meno qualificata da un punto di vista qualitativo (è presente un unico hotel a 4 stelle).

Il P.R.G. del comune di Valtournanche è orientato al rilancio turistico della località. Il piano di sviluppo turistico prende atto delle scelte dell'amministrazione comunale e in particolare di rilanciare il ruolo di "Valtournanche "capoluogo" e nel suo sistema di villaggi rispetto alla zona del Breuil-Cervinia per perseguire un disegno di riequilibrio territoriale e al tempo stesso per dare una maggiore caratterizzazione insediativa ad una parte del comune che negli ultimi decenni ha vissuto un ruolo relativamente marginale rispetto alla crescita molto dinamica di Cervinia. Tale caratterizzazione si basa sulla complementarità e sul mantenimento dell'identità delle diverse parti del territorio e dell'insediamento, puntando ad una adeguata valorizzazione degli elementi edilizi e patrimoniali esistenti. Il P.S.T. spiega inoltre che c'è l'esigenza di una riorganizzazione funzionale e edilizia di alcuni ambiti del territorio comunale, in particolare a Breuil-Cervinia. Il P.R.G. contempla l'attuazione delle sue previsioni anche attraverso alcuni Piani Urbanistici di Dettaglio che comportano la realizzazione di un numero considerevole di posti letto, per la quasi totalità alberghieri. La decisione di mantenere tali PUD deriva dal fatto che negli ultimi anni si sono creati dei legittimi interessi da parte dei proprietari (per esempio quelli generati dal pagamento costante delle imposte comunali) e in quanto i PUD costituiscono un'opportunità per gli investitori che intendano realizzare strutture turistiche di grandi dimensioni. Il P.S.T. spiega che per migliorare l'offerta ricettiva della località di Valtournanche, l'amministrazione comunale ritiene che la creazione di una maggiore offerta di B&B e affittacamere possa essere una soluzione idonea per la partecipazione allo sviluppo turistico di una quota consistente della popolazione del comune. B&B e affittacamere sono infatti attività che possono integrarsi con altre forme di reddito e rispondono in modo adeguato alla multiattività tipica dell'occupazione nelle località turistiche. Il modello di ricettività in B&B e in affittacamere risponde, pur se con alcune differenze, alla situazione turistica di Valtournanche per diverse ragioni:

- La possibilità di raggiungere standard elevati di qualità delle camere e della prima colazione, con soluzioni che rispondano ad ogni tipo di esigenza e di prezzo;
- La presenza di servizi accessori, come centri benessere e Spa;
- Estrema flessibilità nell'offerta, con la possibilità di "attivare" le camere a seconda della variazione della domanda;
- Distribuzione sul territorio con la possibilità di localizzare l'accoglienza in zone ad elevato valore storico, tradizionale o paesaggistico;
- Facilità della gestione delle prenotazioni tramite il WEB;

- Possibilità di integrare l'offerta di camere con strutture alberghiere limitrofe, secondo una logica simile a quella dell'albergo diffuso.

Tali fattori ben si adattano alle esigenze di Valtournenche, in particolare per rispondere alla domanda del turismo italiano. Infatti, la clientela di prossimità, soprattutto quella delle grandi città della pianura Padana, presenta oggi un comportamento basato sul last-minute, sulla breve durata del soggiorno, sull'apprezzamento delle attività sportive e culturali proposte e sulla possibilità di organizzare in maniera totalmente dinamica il proprio soggiorno.

Le formule di ricettività "light" rispondono bene anche alle esigenze dei proprietari e dei gestori, in particolare laddove il turismo si basa su micro-imprese che fanno della pluri-attività la chiave della loro presenza su un mercato molto selettivo. Il P.S.T. mette in evidenza, inoltre, che gli studi svolti a livello nazionale sull'offerta ricettiva paralberghiera hanno dimostrato che i B&B e gli affittacamere stanno avendo un riscontro sempre maggiore nei comuni dove è presente un equilibrio consolidato tra strutture alberghiere e strutture extra-alberghiere.

Per quanto riguarda invece il numero di **seconde case**, sul comune di Valtournenche si stimano essere presenti 6'089 abitazioni secondarie (rilevate da OIKOS). Di queste solo il 5-15% è disponibile per utilizzo turistico. Per questo, considerando un 15% si può stimare che a Valtournenche siano presenti circa 913 seconde case, per un totale di 2739 posti letto (prendendo in esame tre posti letto per ogni unità immobiliare). Valtournenche, presenta un patrimonio consistente di seconde case che costituiscono una delle colonne portanti dell'offerta ricettiva del comune. Come per altre località turistiche della Valle d'Aosta, anche a Valtournenche è difficile determinare il livello reale di utilizzo di queste abitazioni. Per tale ragione, i posti letto presenti in queste case sono definiti "letti freddi", perché vengono utilizzati saltuariamente e in periodi molto brevi durante l'anno. Sebbene il tema delle seconde case costituisca oggi un argomento assai dibattuto e generalmente queste siano considerate unicamente per le problematiche che portano alla situazione territoriale e ambientale della montagna, il comune di Valtournenche riafferma l'importanza della loro presenza nel comune, in particolare, per le seguenti ragioni:

- le seconde case hanno garantito nel passato lo sviluppo della stazione sciistica e la possibilità per molti abitanti di migliorare sensibilmente la propria situazione economica;
- le seconde case contribuiscono oggi a sostenere in modo significativo il bilancio comunale: il pagamento delle tasse comunali contribuiscono per circa cinque milioni euro, una cifra che consente al Comune di mantenere i costi di presidio del territorio e di mantenimento delle infrastrutture;
- nei prossimi anni le seconde case saranno sempre più un capitale da valorizzare e le nuove costruzioni si realizzeranno a fronte di attente valutazioni delle spese da affrontare annualmente.

Per questo motivo l'amministrazione comunale di Valtournenche, a differenza di quella di Ayas e Gressoney-La-Trinité, non intende escludere la possibilità di costruzione di nuove seconde case, in modo governato e rispondenti a regole precise di tipo edilizio, architettonico, localizzativo ed energetico.

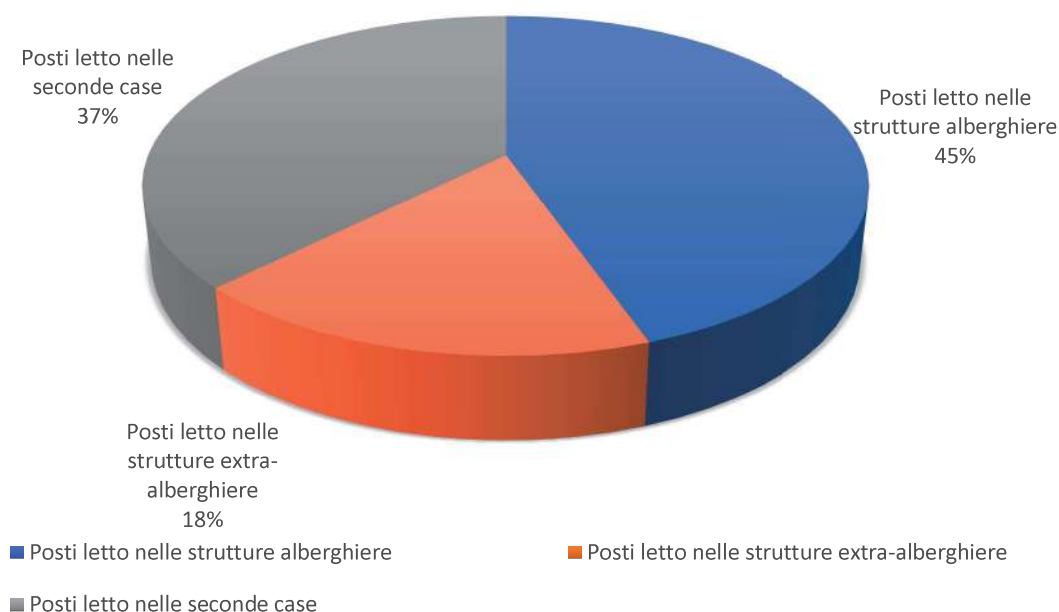
Il P.S.T. sottolinea sarebbe importante capire, rispetto al numero elevato di seconde case, se esiste una capacità di offerta turistica residuale, rispetto all'utilizzo dei proprietari, che possa essere utilizzata per lo sviluppo turistico della destinazione. Per capire questo, il P.S.T ha preso in esame i seguenti parametri:

- stima dell'utilizzo delle seconde case
- qualità del patrimonio abitativo residenziale
- disponibilità dei proprietari a mettere sul mercato la propria abitazione nei periodi in cui essa non viene utilizzata

In assenza di misure e sostenute da una normativa *ad hoc*, il patrimonio di seconde case non costituisce un elemento certo su cui basare la programmazione turistica. In qualunque momento il proprietario di una seconda casa immessa sul mercato della ricettività turistica può riprenderla per usi personali e questo fatto crea un elemento di incertezza rispetto all'offerta. Sicuramente la prima misura da incentivare è far capire al proprietario della seconda casa che la sua proprietà è una risorsa "che costa al territorio e costa su sé stesso" e che pertanto è conveniente spingere al massimo la sua utilizzazione.

Anche il comune di Valtournenche, prendendo spunto da "*Seconde case nello spazio alpino*", uno dei più completi rapporti pubblicati sul tema dell'utilizzo delle seconde case sull'arco alpino, indica che una delle misure che possono essere applicate con successo, se si esclude il divieto totale di costruzione, potrebbe essere di consentire la costruzione di seconde case mantenendo una forte correlazione con il recupero del patrimonio edilizio esistente. Sempre il P.S.T. scrive che il P.R.G. vigente prevede la possibilità per i PUD di edificabilità di tipo misto alberghiero e residenziale, il che fa sì che in molte zone sarebbe possibile realizzare una quota consistente di seconde case. L'indirizzo per il P.S.T è però di limitare laddove possibile questa situazione favorendo in primis l'edificabilità alberghiera. In generale quindi, lo sviluppo delle seconde case nel comune di Valtournenche dovrebbe essere regolato da fattori virtuosi di sviluppo della destinazione, quali il recupero del patrimonio esistente e la realizzazione di PUD che prevedano al loro interno una quota assolutamente prevalente di numero di posti letto ricettivi.

I dati raccolti sul sistema della ricettività turistica sul comune di Valtournenche mettono, infine, in evidenza che il **45%** dei posti letto presenti sul territorio si trovano all'interno di **strutture alberghiere**, il **18%** si trovano all'interno di **strutture extra-alberghiere** e ben il **37%** dei posti letto rientrano nelle **seconde case**.



Il P.S.T di Valtournenche, nell'anno della sua stesura, ovvero nel 2014, forniva alcune cifre di riferimento che potevano essere utili al dimensionamento nelle varianti al P.R.G. La previsione fatta prevedeva un aumento delle strutture ricettive di 42 unità, per un totale di 1830 posti letto. In particolare, ipotizzava:

- 10 nuovi alberghi con 1300 posti letto
- 4 RTA con 250 posti letto
- 2 alberghi diffusi con 60 posti letto
- 20 B&B con 120 posti letto
- 7 affittacamere con 70 posti letto
- 1 ostello della gioventù con 30 posti letto

Il piano di sviluppo turistico prevedeva un aumento considerevole del B&B e l'aggiunta sul Oltre ai nuovi posti letto ipotizzati nelle strutture alberghiere ed extra-alberghiere, il P.S.T. prevedeva anche dei nuovi posti letto nelle seconde case, 1'500 nello specifico, generati dallo loro ristrutturazione e valorizzazione. Si arrivava perciò a 4'000 nuovi posti letto totali tra alberghi, strutture paralberghiere e abitazioni secondarie.

Uno degli obbiettivi principali del piano di sviluppo turistico era quello di potenziare l'offerta puntando sulla diversificazione della tipologia di accoglienza. In linea generale la nuova ricettività turistica doveva essere pertinente al tipo di destinazione urbanistica delle diverse parti del territorio, secondo il modello seguente:

Tipo di destinazione urbanistica	Tipo di ricettività turistica
Zone A	B&B, affittacamere
Zone B	B&B, affittacamere, appartamenti per vacanze, alberghi di piccole e medie dimensioni,

	residences, albergo diffuso
Zone a PUD	Alberghi anche di grandi dimensioni, appartamenti per vacanze e residences

Dalla precedente tabella si evince che il P.S.T. prevedeva che nelle zone territoriali di tipo A (centro storico) fossero realizzati i B&B e gli affittacamere, nelle zone territoriali di tipo B (zone di completamento) fossero costruiti B&B, affittacamere, appartamenti per vacanze, alberghi di piccole e medie dimensioni, residences, albergo diffuso e nelle zone a PUD (piano urbanistico di dettaglio) fossero realizzati alberghi di grandi dimensioni, appartamenti per vacanze e residences. Gli interventi nei centri storici (zona A) volti a trasformare un organismo edilizio storico in un nuovo manufatto con destinazione d'uso di B&B e affittacamere sono sicuramente più virtuosi rispetto alla nuova costruzione poiché utilizzano il patrimonio edilizio esistente e non comportano un aumento di utilizzo del suolo vergine.

In seguito, si riporta una tabella in cui sono indicate le zone del territorio comunale in cui il P.R.G. ha previsto la realizzazione di nuove strutture ricettive e indica per alcune zone la superficie territoriale concessa per questo tipo di funzione.

Nome zona	Tipo	Superficie territoriale	programmato/previsto da PRG	Codice mappa	Parcheggi previsti
Cd1 – Cheneil	Alberghi e RTA	7.435(100% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd2* – La Brengaz	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	13.520 (60% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd3 - Tourtourouse	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	12.937(100% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd7 – La Vieille	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	20.542 (60% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd5 – Cielo Alto	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	11.017 (100% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd6a –Gran Baita	Alberghi e RTA	53.838 (100% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd6b – Bardoney	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	53.838 (100% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd8* – Breuil-Cervinia	Alberghi e RTA	9.600 (90% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Cd4 - Avuil	Alberghi e RTA	23.47 (100% di SUR)	Previsto da PRG <i>PUD per interventi di nuova costruzione</i>	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Ba1* - Le Glair	Alberghi, RTA, case per ferie, ostelli, affittacamere, case vacanze, campeggio e	871 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali

	villaggio turistico				
Ba14 – Singling Dessous	Alberghi, RTA, case per ferie, ostelli, affittacamere, case vacanze, campeggio e villaggio turistico	4318 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Ba15* - Singlindu Milieu	Alberghi, RTA, case per ferie, ostelli, affittacamere, case vacanze, campeggio e villaggio turistico	2992 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Ba16* – SinglinDessus	Alberghi, RTA, case per ferie, ostelli, affittacamere, case vacanze, campeggio e villaggio turistico	666,5 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Ba10* – La Brengaz	Alberghi, RTA, case per ferie, ostelli, affittacamere, case vacanze, campeggio e villaggio turistico	586 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Ba17 – Giomein	Alberghi, RTA, case per ferie, ostelli, affittacamere, case vacanze, campeggio e villaggio turistico	42.215 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bd1* - Mean	Casa per ferie	9.878 (100% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bd2* - Le Glair	Campeggio e villaggio turistico	13.980 (100% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bd3* – SinglinDessus	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	8859 (100% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bd4 – Le Crêt de Perreres	Alberghi, RTA, case per ferie, ostelli e affittacamere	10.011 (100% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bd5* – Le Lac Bleu	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	1762 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali

Bd7* – Cristallo	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere e case per vacanze	18.418 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bd6* – Avuil	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere e case per vacanze	4104 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Bd8* – Le Lac Bleu	Alberghi, RTA, ostelli e affittacamere	6096 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Be1* – La Montat-Cretaz-Paquier	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere e case vacanze	--	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Be2* - Paquier-L'Evette	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere e case vacanze	--	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Be3 - Avuil	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere	--	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Be4* - Breuil-Cervinia	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere e case per vacanze	--	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Be5* – Bardoney-Chapelette-Cristallo	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere e case per vacanze	63900 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali
Be6* - Cielo Alto	Alberghi, RTA, ostelli, affittacamere	42321 (50% di SUR)	Previsto da PRG	Vd. tavole PRG	Secondo equilibri funzionali

Tabella riassuntiva delle zone dove è possibile insediare nuove strutture ricettive, previste nel P.R.G del comune di Valtournenche

La relazione del Masterplan “Alplinks” aveva ipotizzato, in base all’analisi economica-finanziaria, tre scenari prospettici rispetto all’inserimento del nuovo collegamento intervallivo. Il primo scenario prevedeva aumento della mobilità della clientela ma stabilità degli sciatori; il secondo scenario ipotizzava un aumento della clientela complessivamente presente sui comprensori; il terzo scenario prospettava un mix di incremento di clientela e di tariffe.

Dai possibili scenari emergeva che nel comune di Valtournenche (come anche quello di Ayas e Gressoney-La-Trinité) il numero di posti letto esistenti risultano compatibili con le presenze aggiuntive stimate per la sostenibilità dell’intervento.

Di fronte a questa valutazione risulta che il nuovo collegamento di cui al presente studio, non genera allo stato attuale la necessità di nuovo edificato alberghiero nel comune di

Valtournenche. È altresì evidente che le scelte dei P.R.G.C. di potenziare le attività alberghiere esistenti vanno nella direzione sicuramente favorevole all'investimento del nuovo collegamento. L'obiettivo è quello di aumentare ulteriormente la qualità dell'offerta turistico alberghiera, andando a riqualificare, ove è possibile, le strutture esistenti.

4. I Programmi di Sviluppo Turistico (PST)

I programmi di Sviluppo Turistico (PST) previsti dall'Art. 47 della L.R. 11/1998, *"redatti in attuazione degli indirizzi del PTP e in coerenza con le scelte operate nel PRG, provvedono alla valorizzazione delle risorse e delle peculiarità delle diverse stazioni e località turistiche mediante la programmazione di azioni e di attività tra loro coordinate di competenza pubblica e privata"*.

I PST devono essere redatti e approvati dalle *grandi stazioni turistiche*, come individuate dal Piano Territoriale Paesistico (PTP), nell'ambito delle procedure di adeguamento dei PRG alla L.R. 11/1998 ed al PTP.

I Comuni di Ayas e Valtournenche, direttamente interessati dal collegamento intervallivo di "Cime Bianche" oggetto del presente studio, in quanto *grandi località turistiche*, **sono dotati di PST**.

Entrambi i suddetti PST **prevedono forme di collegamento intervallivo**.

4.1 Il PST del Comune di Ayas

Il PST del Comune di Ayas, approvato con DGC n. 72 del 15 novembre 2010, **prevede il collegamento dei comprensori sciistici di Monterosa e Cervinia**.

Nel Capitolo relativo al "Miglioramento qualitativo degli impianti sciistici esistenti" (vd. pag.20) si legge:

"I comprensori sciistici del Monterosa ski e di Cervinia-Zermatt sono due comprensori sciistici di una certa rilevanza nell'arco alpino, ma se fossero uniti raggiungerebbero una leadership nel settore".

In particolare, si ipotizzava che tale collegamento potesse essere realizzato **mediante tunnel**:

"Essendo il vallone delle cime bianche sottoposto a zona di protezione si potrebbe pensare ad un tunnel che colleghi Frachey a Cervinia. Questo collegamento garantirebbe una fruibilità non solo invernale ma anche estiva, valorizzando quello che sono le peculiarità dei due territori. L'alto costo di questa infrastruttura non può che essere di competenza regionale".

L'intervento, comprensivo della risoluzione delle problematiche relative alla sicurezza e alla fruibilità dell'accesso all'impianto Champoluc-Crest, veniva quantificato in 15.600.000,00 € (di cui 13.000.000,00 € a carico della Regione e 2.600,00 € a carico di Monterosa S.p.A.), con ipotesi di realizzazione nel 2013.

4.2 Il PST del Comune di Valtournenche

Il PST del Comune di Valtournenche, approvato con DGC n. 20 del 29 maggio 2014, prevede:

la **"creazione di un domaine skiable unico tra l'area del Cervino e il Monte Rosa"**.

In particolare, nell'ambito dell'intervento n. 1 - indicazione n. 3 (pag. 94), si legge:

"... Il collegamento porterebbe alla creazione di un comprensorio sciistico unico nelle Alpi, non soltanto per lo sviluppo delle piste (350 area Cervino + 180 area Monterosa Ski) ma soprattutto per la varietà dell'offerta e per la possibilità di mettere a sistema le due stazioni, ognuna delle quali con forte personalità turistica e specifiche valenze da offrire ai turisti.

Gli effetti economici della creazione del comprensorio unico sono ancora da valutare ma l'unico elemento chiaro sin d'ora è la possibilità per l'area sciistica di posizionarsi ai primi posti della classifica mondiale degli "ski resorts".

Come si vede dai criteri di valutazione dei domaines skiables delle principali riviste e portali specializzati di settore, la dimensione e l'offerta globale di una destinazione sono elementi di riferimento per tour operators e gestori di pacchetti vacanza a livello mondiale. Essere qualificati nella parte alta della classifica significa diventare interessanti per la clientela internazionale in misura ancora maggiore a quella attuale.

L'ampliamento del comprensorio consentirebbe quindi di attrarre nuovi clienti da destinazioni remote, alimentando in questo modo il sistema ricettivo alberghiero e sicuramente anche quello degli appartamenti vacanza."

lo sviluppo del **"collegamento del comprensorio sciistico verso Monterosa Ski"**

In particolare, nell'ambito dell'intervento n. 12 (pag. 95), si legge:

"Perseguire la realizzazione del collegamento intervallivo non solo in funzione dell'ampliamento del comprensorio sciistico ma anche per le attività estive nell'ottica della creazione di un comprensorio di frequentazione escursionistica ed alpinistica in quota".

4.3 Esigenze di modifica dei PST connesse al collegamento intervallivo "Cime Bianche" oggetto del presente studio

Premesso che i PST dei Comuni di Ayas e Valtournenche, tenuto conto del periodo di loro entrata in vigore (rispettivamente 2010 e 2014), dovrebbero essere comunque adeguati, **il collegamento intervallivo "Cime Bianche" oggetto del presente studio, necessita del suddetto adeguamento**, nell'ambito del quale la già prevista modalità di collegamento intervallivo tra i due Comuni dovrà essere comunque coordinata e dettagliata.

La modifica dei suddetti PST, ai sensi del comma 7 dell'Art. 47 della L.R. 11/1998, seguirà le **procedure di cui all'art. 16 della L.R. 11/1998**, previa concertazione con le strutture regionali competenti in materia di urbanistica, di turismo e di trasporti.

5. I Piani Regolatori Generali Comunali (PRG)

I Comuni di Ayas e Valtournenche, direttamente interessati dal collegamento intervallivo di "Cime Bianche" oggetto del presente studio, **sono dotati di PRG adeguato alla L.R. 11/1998 ed al Piano Territoriale Paesistico (PTP).**

Entrambi i suddetti PRG, che perseguono gli obiettivi del PTP di *assicurare uno sviluppo sostenibile, di tutelare e valorizzare il paesaggio, di renderne evidenti e fruibili i valori e di garantire la stabilità ecologica* ⁶, contrariamente ai programmi di Sviluppo Turistico (PST), **non prevedono forme di collegamento intervallivo.**

5.1 Il PRG del Comune di Ayas

L'adeguamento del PRG alla L.R. 11/1998 e al Piano Territoriale Paesistico (PTP) è avvenuto con **Variante sostanziale generale al PRG** approvata con DGR 23.04.2013, n.558 – DGR 12.08.2013, n. 1319 e DCC 20.12.2012, n. 72 – Sentenza consiglio di stato 01346/2016REG.PROV.coll.

Il PRG concretizza il modello di sviluppo sostenibile con la definizione delle seguenti finalità:

- a) sviluppare una strategia comune di protezione della natura ed in particolare delle aree più sensibili attraverso l'applicazione di misure di protezione dell'ambiente e di ripristino di siti degradati e attraverso un esame della compatibilità fra le attività economiche, sia esistenti che future, e la salvaguardia del paesaggio;
- b) contribuire alla conservazione del paesaggio rurale sostenendo l'agricoltura montana e le attività di allevamento del bestiame attraverso una politica di recupero del patrimonio esistente, sia edilizio che naturale
- c) promuovere un turismo che sia sempre più integrato con l'ambiente e compatibile con le risorse paesaggistiche e naturali attraverso un miglioramento della gestione dei flussi turistici ed una diversificazione dell'offerta ⁷

La Variante consisterà nell'inserimento della previsione del nuovo collegamento intervallivo (stazioni - linee - piloni) **e degli interventi complementari ad essa connessi** (pista di servizio - linee/cabine di approvvigionamento elettrico - tagli boschivi - potenziamento parcheggi - tracciato fuori pista Plan Sometta - Vardaz).

Nuovo collegamento intervallivo (stazioni - linee - piloni):

Le **tipologie di sottozona** interessate dalle diverse soluzioni del collegamento intervallivo sono: **Ae; Ec; Ee; Ef; Eg; Ei; Fa.**

Nella seguente tabella (riassuntiva delle tabelle di cui all'Allegato 6.1, cui si rimanda per il dettaglio) si riporta l'elenco delle singole **sottozone interessate dalle diverse soluzioni del collegamento intervallivo**, disarticolato in stazioni, linee e piloni:

⁶ Estratto da: comma 5, Art. 2, L.R. 6 aprile 1998, n.11.

⁷ Estratto da: relazione di Variante

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Fa4*	staz. Frachey linea con 3 piloni	staz. Frachey linea con 3 piloni	staz. Frachey (in parte in Fa4*); linea	staz. Frachey (in parte in Fa4*); linea	staz. Frachey linea
Eg41*	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	staz. Frachey (in parte in Eg41*); Linea con 1 pilone	staz. Frachey (in parte in Eg41*); Linea con 1 pilone	linea
Ec9*	linea con 1 pilone	linea con 1 pilone	linea	linea	linea
Ec7*	-	-	linea	linea	linea
Ae19	linea	linea	-	-	-
Ei19*	linea con 1 pilone	linea con 1 pilone	linea	linea	-
Ae21	linea	linea	linea	linea	-
Eg42*	linea con 3 piloni	linea con 3 piloni	linea con 1 pilone	linea con 1 pilone	linea
Ei24*	-	-	-	-	linea
Ef1*	linea con 9 piloni staz. Vardaz linea con 20 piloni staz. P. Sometta linea con 7 piloni	linea con 9 piloni staz. Vardaz linea con 20 piloni staz. P. Sometta linea con 10 piloni	linea con 3 piloni staz. Vardaz linea con 3 piloni	linea con 1 pilone staz. Djomein linea con 5 piloni	linea staz. Gavine linea con 5 piloni
Ee4*	-	-	linea (*)	linea (*)	linea (*)
Ee5*	linea con 1 pilone (*)	linea (*)	-	-	-

(*) prosecuzione su territorio comunale di Valtournenche in dir. Colle Superiore delle Cime Bianche.

In particolare:

- Le **sottozone A**, di cui all'Art. 50 delle NTA, sono le parti di territorio comunale costituite dagli agglomerati che presentano interesse storico, artistico, documentario od ambientale e dai relativi elementi complementari od integrativi. In esse l'obiettivo da conseguire è la conservazione e la valorizzazione dei nuclei abitati. Non è consentita alcuna nuova edificazione nelle aree libere. Sono ammesse attività pubbliche di servizio o di pubblico interesse.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per le sottozone di tipo A interessate (Sol. 1 e 2: Ae19 - Rovinal; Sol. 1, 2, 3 e 4: Ae21 - Les Droles) esclusivamente il sorvolo delle sottozone da parte della linea funiviaria, senza esigenza di nuova edificazione nelle aree libere (per piloni e/o stazioni).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Ae19	linea	linea	-	-	-
Ae21	linea	linea	linea	linea	-

Pertanto l'opera risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nelle sottozone Ae interessate.

- Le **sottozone Ec**, di cui agli artt. 58 e 61 delle NTA, sono le parti di territorio comunale coperte da boschi e foreste, destinate alla conservazione, manutenzione o riqualificazione del patrimonio forestale. Tali aree sono da considerarsi inedificabili ad eccezione degli interventi legati ad opere forestali autorizzate dalle strutture competenti, alla costruzione di autorimesse e locali interrati pertinenziali a fabbricati esistenti, nonché gli interventi di

cui all'art. 33 della LR 11/1998, tra i quali l'esecuzione di opere direttamente attinenti al soddisfacimento di interessi generali.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per le sottozone di tipo Ec interessate (Sol. 1, 2, 3, 4 e 5: Ec9* - Bois de Frachey ; Sol. 3, 4 e 5: Ec7* - Nanaz) il sorvolo delle sottozone da parte della linea funiviaria, con conseguente necessità di tagli boschivi (come precisati in altra relazione specialistica **PAT004 – 02**) e, nel caso delle Sol. 1 e 2, l'esigenza di nuova edificazione (per n. 1 pilone).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Ec9*	linea con 1 pilone	linea con 1 pilone	linea	linea	linea
Ec7*	-	-	linea	linea	linea

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nelle sottozone Ec interessate.

- le **sottozone Ee**, di cui agli artt. 58 e 63 delle NTA, sono le parti di territorio comunale di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico che recepiscono le prescrizioni e gli indirizzi previsti dall'art. 40 del PTP, in cui è *vietata l'edificazione e la realizzazione di infrastrutture, salvo quelle inerenti le attività agricole, quelle indispensabili per ripristinare, riqualificare, recuperare o razionalizzare gli usi e le attività in atto o per eliminare elementi e fattori degradanti o per migliorare la fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle sottozone stesse*.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per le sottozone di tipo Ee interessate (Sol 1 e 2: interferenza marginale con Ee5* - Les Cimes Blanches; Sol 3, 4 e 5: Ee4* - Comba de Rollin) il sorvolo della sottozona da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (limitatamente a Sol 1 per n. 1 pilone in pos. marginale).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Ee4*	-	-	linea (*)	linea (*)	linea (*)
Ee5*	linea con 1 pilone (*)	linea (*)	-	-	-

(*) prosecuzione su territorio comunale di Valtournenche in dir. Colle Superiore delle Cime Bianche.

Pertanto l'opera, con riferimento alle sottozone di tipo Ee interessate e quantomeno per la Sol.1 richiedente l'edificazione di n. 1 pilone (se pur in pos. marginale), risulta coerente con gli usi/attività ammissibili, qualora riconosciuta di interesse generale ed approvata da parte della Giunta Regionale in deroga alle determinazioni del PTP, ai sensi del comma 1 dell'art. 8 della L.R. 11/1998.

La sottozona Ee5*, unitamente alla sottozona Ef1* più oltre descritta, è ricompresa all'interno del **Sito di importanza comunitaria SIC IT1204220 - “Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa”** interessante sia il Comune di Ayas che di Valtournenche.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo risultano così interferenti:

Interferenza dei tracciati con Sito Natura 2000 – Comune di Ayas		
	Sottozona Ef1*	Sottozona Ee5*
Soluzione 1	9 pali (I° tronco) 20 pali (II° tronco) 7 pali (III° tronco)	1 palo (III° tronco)
Soluzione 2	9 pali (I° tronco) 20 pali (II° tronco) 7 pali (III° tronco)	1 palo (III° tronco)
Soluzione 3	3 pali (I° tronco) 3 pali (II° tronco)	--
Soluzione 4	1 palo (I° tronco) 5 pali (II° tronco)	--
Soluzione 5	2 pali (I° tronco) 5 pali (II° tronco)	--

- le **sottozone Ef**, di cui agli artt. 58 e 64 delle NTA, sono le parti di territorio comunale di specifico interesse naturalistico che recepiscono le prescrizioni e gli indirizzi previsti dall'art. 38 del PTP in base al quale: *è vietata ogni nuova edificazione ed ogni trasformazione del territorio ... Sono consentiti gli interventi necessari alla conservazione e al recupero delle aree ... nonché al miglioramento della fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle aree medesime. Sono altresì consentiti, con provvedimento adeguatamente motivato, ... le opere infrastrutturali di interesse generale.*

Ogni tipo di intervento deve essere compatibile agli indirizzi e alle prescrizioni previste alle seguenti norme:

- DGR n. 1087 in data 18.04.2008, documento tecnico relativo alla classificazione delle ZPS, alle misure di conservazione e alle azioni di promozione ed incentivazione, predisposto ai sensi dell'art. 4 della LR 21.05.2007, n. 8 e del decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare 17 ottobre;
- LR 21.05.2007, n. 8, recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Autonoma Valle d'Aosta derivanti dall'appartenenza dell'Italia alla Comunità europea. Attuazione della direttiva 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. Legge comunitaria 2007";
- DGR n. 1815 in data 06.07.2007, disciplina per l'applicazione della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'articolo 7 della LR 21.05.2007, n. 8.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per la sottozona di tipo Ef interessata (Sol. 1, 2, 3, 4 e 5: Ef1* - Mont Rose) il sorvolo della sottozona da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (per piloni con n. var. da 5 a 39 e per stazioni intermedie con n. var. da 1 a 2, a seconda della soluzione individuata).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Ef1*	linea con 9 piloni staz. Vardaz linea con 20 piloni	linea con 9 piloni staz. Vardaz linea con 20 piloni	linea con 3 piloni staz. Vardaz linea con 3 piloni	linea con 1 pilone staz. Djomein linea con 5 piloni	linea staz. Gavine linea con 5 piloni

	staz. P. Sometta linea con 7 piloni	staz. P. Sometta linea con 10 piloni			
--	--	---	--	--	--

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nella sottozona Ef interessata.

La sottozona Ef1*, unitamente alla sottozona Ee5* sopra descritta, è ricompresa all'interno del **Sito di importanza comunitaria SIC IT1204220 - “Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa”** interessante sia il Comune di Ayas che di Valtournenche.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo risultano così interferenti:

Interferenza dei tracciati con Sito Natura 2000 – Comune di Ayas		
	Sottozona Ef1*	Sottozona Ee5*
Soluzione 1	9 pali (I° tronco) 20 pali (II° tronco) 7 pali (III° tronco)	1 palo (III° tronco)
Soluzione 2	9 pali (I° tronco) 20 pali (II° tronco) 7 pali (III° tronco)	1 palo (III° tronco)
Soluzione 3	3 pali (I° tronco) 3 pali (II° tronco)	--
Soluzione 4	1 palo (I° tronco) 5 pali (II° tronco)	--
Soluzione 5	2 pali (I° tronco) 5 pali (II° tronco)	--

- Le **sottozone Eg**, di cui agli artt. 58 e 65 delle NTA, sono le parti di territorio comunale destinate a colture specializzate. L'indirizzo caratterizzante è costituito dalla conservazione e valorizzazione tramite l'esercizio dell'attività agricola con i relativi servizi ed ivi compresa la residenza rurale. Sono ammessi impianti tecnologici di interesse pubblico.

Non si rilevano limitazioni ad attività pubbliche di servizio o di pubblico interesse.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per le sottozone di tipo Eg interessate (Sol. 1, 2, 3, 4 e 5: *Eg41* - Le Frachey*; *Eg42* - Saint Jacques des Allemands*) il sorvolo delle sottozone da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (in *Eg41**: piloni con n. var. da 0 a 2 a seconda della soluzione individuata e, per Sol. 3 e 4, parte della stazione di Frachey; in *Eg42**: piloni con n. var. da 0 a 3, a seconda della soluzione individuata).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Eg41*	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	staz. Frachey (in parte in Eg41*); Linea con 1 pilone	staz. Frachey (in parte in Eg41*); Linea con 1 pilone	linea
Eg42*	linea con 3 piloni	linea con 3 piloni	linea con 1 pilone	linea con 1 pilone	linea

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nelle sottozone Eg interessate.

Le **sottozone Ei**, di cui agli artt. 58 e 67 delle NTA, sono le parti di territorio comunale destinate ad interventi specifici quali ad esempio autorimesse da ricavare nel sottosuolo. Non si rilevano limitazioni ad attività pubbliche di servizio o di pubblico interesse.

- Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per le sottozone di tipo Ei interessate (Sol. 1, 2, 3 e 4: *Ei19* - Rovinal*; Sol. 5: *Ei24* - Rovinal*) il sorvolo delle sottozone da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (limitatamente a Sol. 1 e 2 per n. 1 pilone in Ei19*).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Ei19*	linea con 1 pilone	linea con 1 pilone	linea	linea	-
Ei24*	-	-	-	-	linea

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nelle sottozone Ei interessate.

- Le **sottozone Fa**, di cui agli artt. 68, 69 e 69.4 delle NTA, sono le parti di territorio comunale destinate agli impianti e alle attrezzature di interesse generale. In particolare, le sottozone Fa sono destinate ai servizi di rilevanza regionale. In particolare, la sottozona *Fa4* - Le Frachey* - arroccamento esistente del domaine skiable destinata ad accogliere servizi a carattere sovracomunale per usi ed attività di carattere pubblico e di pubblico interesse (lettera m), art. 12 delle NTA ed in particolare è ammessa la nuova costruzione di un impianto di risalita per l'arroccamento al domaine skiable con locali accessori: locali per il pronto soccorso, magazzini, uffici e biglietterie.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per la sottozona di tipo Fa interessata (Sol. 1, 2, 3, 4 e 5: *Fa4* - Le Frachey*) il sorvolo della sottozona da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (per piloni con n. var. da 0 a 3 a seconda della soluzione individuata e per la nuova stazione di arroccamento di Frachey).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Fa4*	staz. Frachey linea con 3 piloni	staz. Frachey linea con 3 piloni	staz. Frachey (in parte in Fa4*); linea	staz. Frachey (in parte in Fa4*); linea	staz. Frachey linea

Pertanto l'opera risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nella sottozona Fa interessata.

Per quanto attiene al confronto tra il collegamento intervallivo e gli **ambiti inedificabili**, si riporta la seguente Tabella (riassuntiva delle tabelle di cui all'Allegato 6.1, cui si rimanda per il dettaglio).

Ambiti inedificabili	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Boschi	X (linea con 7 piloni)	X (linea con 7 piloni)	X (linea con 2 piloni)	X (staz. Djomein + linea con 2 piloni)	X (staz. Gavine + linea con 3 piloni)
Laghi (L) e Zone Umide (ZU)	X (fasce risp. ZU: staz. Vardaz in ZU-80 + linea con 9 piloni in ZU-80) (fasce risp. L: staz. P. Sometta in L-80 + linea con 6 piloni in L-80)	X (fasce risp. ZU: staz. Vardaz in ZU-80 + linea con 9 piloni in ZU-80) (fasce risp. L: staz. P. Sometta in L-80 + linea con 1 pilone in L- 20 e 6 piloni in L80)	X (fasce risp. ZU: staz. Vardaz in ZU-80 + linea)	X (fasce risp. ZU: linea con 1 pilone in ZU-80)	X (fasce risp. ZU: linea con 1 pilone in ZU-80)
Frane	(vedere Relazione specialistica geologo)				
Inondazioni					
Valanghe					

In particolare:

- nei **boschi** sono ammesse ai sensi della lettera a del comma 3 dell'art. 33 della LR 11/1998, *opere direttamente attinenti al soddisfacimento di interessi generali*

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli interventi ammissibili in tali ambiti.

- nei **laghi e zone umide** sono ammessi ai sensi delle lettere a) e b) del comma 4 dell'art. 34 della LR 11/1998:

a - per una profondità di 20 m. dalle sponde, gli interventi previsti dall'art. 40, comma 2 delle NAPTP;

b - per una profondità compresa tra 20 e 100 m. dalle sponde, oltre agli interventi di cui alla lett. a), le trasformazioni, gli interventi, gli usi e le attività connessi alla pianificazione urbanistica.

Inoltre, ai sensi del comma 5 dell'art. 34 della LR 11/1998, *in caso di motivata necessità ... la Giunta regionale, ... può deliberare in deroga ... l'approvazione di progetti di interventi di interesse generale aventi particolare rilevanza sociale ed economica a livello sia locale sia regionale".*

Pertanto l'opera (con interventi tutti compresi nella fascia da 20 a 100 m. ad esclusione di n. 1 pilone nella Sol 2 ricompreso nella fascia di 20 m.), qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli interventi ammissibili in tali ambiti.

Interventi complementari:

oltre alle linee/cabine di approvvigionamento elettrico e ai tagli boschivi direttamente correlati all'impianto, si riportano i seguenti interventi complementari principali:

- **pista veicolare di servizio** fino a Djomein - per la cui descrizione puntuale si rimanda alla specifica relazione specialistica - risulta ricompresa nella sottozona Ef1* ed interferente con aree boscate, così come rilevabile dalla Tabella di cui all'allegato 6.2, cui si rimanda per il dettaglio;
- **tracciato fuori pista Plan Sometta - Vardaz** - per la cui descrizione puntuale si rimanda alla specifica relazione specialistica - risulta ricompreso nella sottozona Ef1* ed interferente con fasce di rispetto di laghi e zone umide, così come rilevabile dalla Tabella di cui all'allegato 6.3, cui si rimanda per il dettaglio;

Inoltre, i **supposti aumenti dei flussi turistici** connessi con il nuovo collegamento intervallivo **auspicherebbero a:**

- **riqualificazione del sistema di accessibilità veicolare:** il PRG del Comune di Ayas nel capitolo 2.5.3.2 "viabilità e sosta" della Relazione rileva che le principali problematiche legate al traffico fanno riferimento ai punti di interconnessione fra gli assi viari e gli attestamenti dei tre impianti di risalita/arroccamento che si trovano in Antagnod, Champoluc e Frachey. Il PRG rileva che flussi di traffico sono rallentati da due componenti distinte:
 - una componente fisica: carreggiate stradali di dimensioni ridotte che rendono difficoltosa la percorrenza a doppio senso di marcia, in particolare in corrispondenza degli attraversamenti dei centri storici;
 - una componente di fruizione: la sede stradale è occupata da flussi di traffico diverso da quello veicolare, in particolare da quello pedonale, soprattutto in corrispondenza dell'asse viario che conduce alla Funivia Champoluc- Le Crest.

Una delle criticità più importanti riguarda la viabilità della Rue Ramey, cuore turistico e commerciale di Champoluc e strada che conduce a Frachey già sede della stazione di arroccamento esistente e futura sede nella stazione per il nuovo collegamento intervallivo.

L'incremento dei flussi veicolari conseguenti alla presenza della suddetta nuova stazione di partenza potrebbero pertanto costituire ulteriore elemento di aggravio della situazione accelerando di fatto l'esigenza di adottare nuove soluzioni che sono state schematicamente riportate nell'allegato cartografico (*rif. Tav. PAT007 – 06*)

- **potenziamento del sistema dei parcheggi in loc. Frachey:** il PRG del Comune di Ayas nel Capitolo 2.5.3.2 "viabilità e sosta" della Relazione rileva che le principali problematiche legate alla sosta si verificano nelle stesse località in cui ci sono problemi di viabilità, ovvero in corrispondenza degli impianti di risalita/arroccamento nelle località di

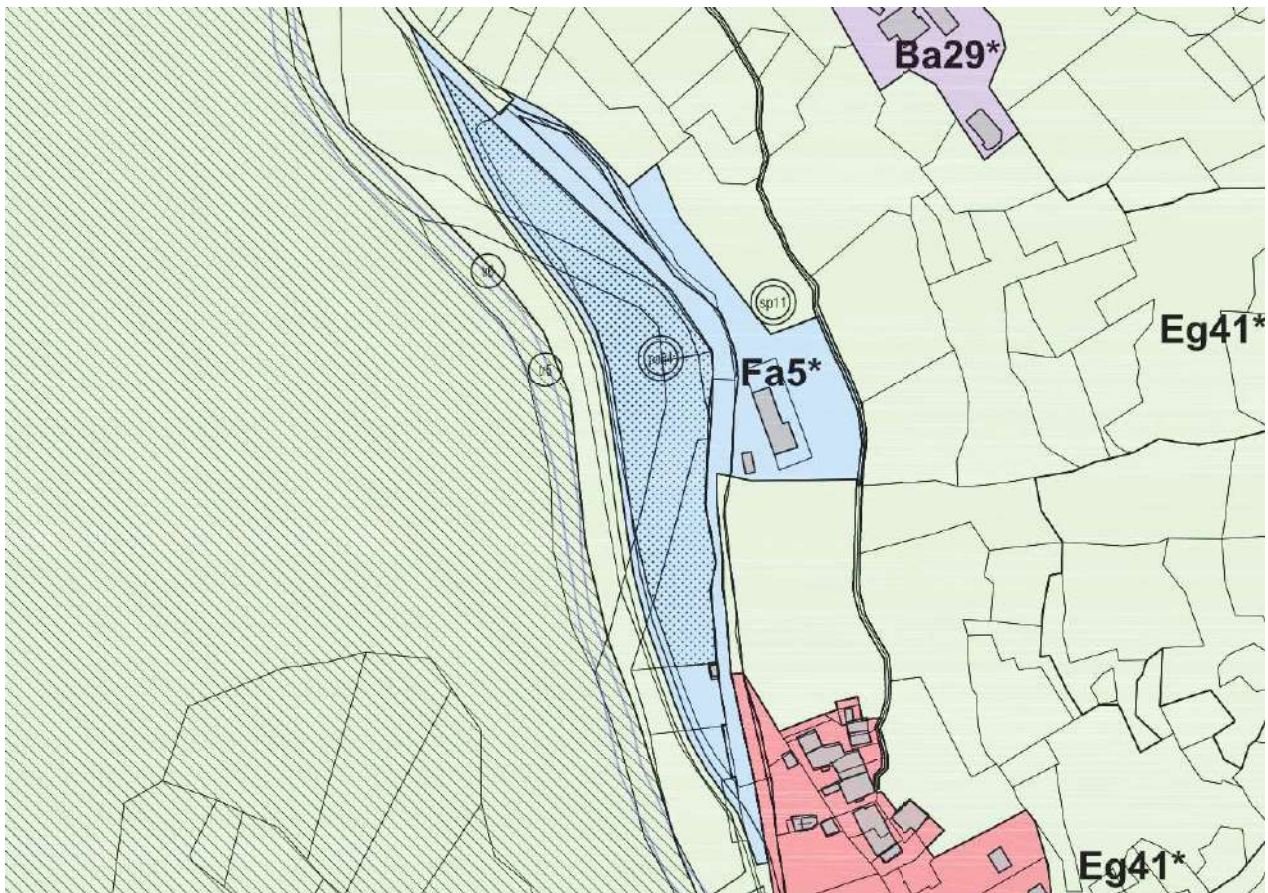
Champoluc, Antagnod e Frachey. In particolare, le problematiche più importanti si hanno a Frachey, dove attualmente, in sottozona Fa5*, è presente il parcheggio esistente identificato con la sigla Pa84 - Superficie di circa 8.000 m² - n° posti auto: 200. Il suddetto parcheggio, a servizio dell'impianto di arroccamento esistente, risulta sottodimensionato.

Il nuovo collegamento intervallivo, prevedendo di realizzare la nuova stazione di partenza proprio in località Frachey, in adiacenza alla stazione esistente, comporterà un ulteriore incremento della domanda di posti auto.

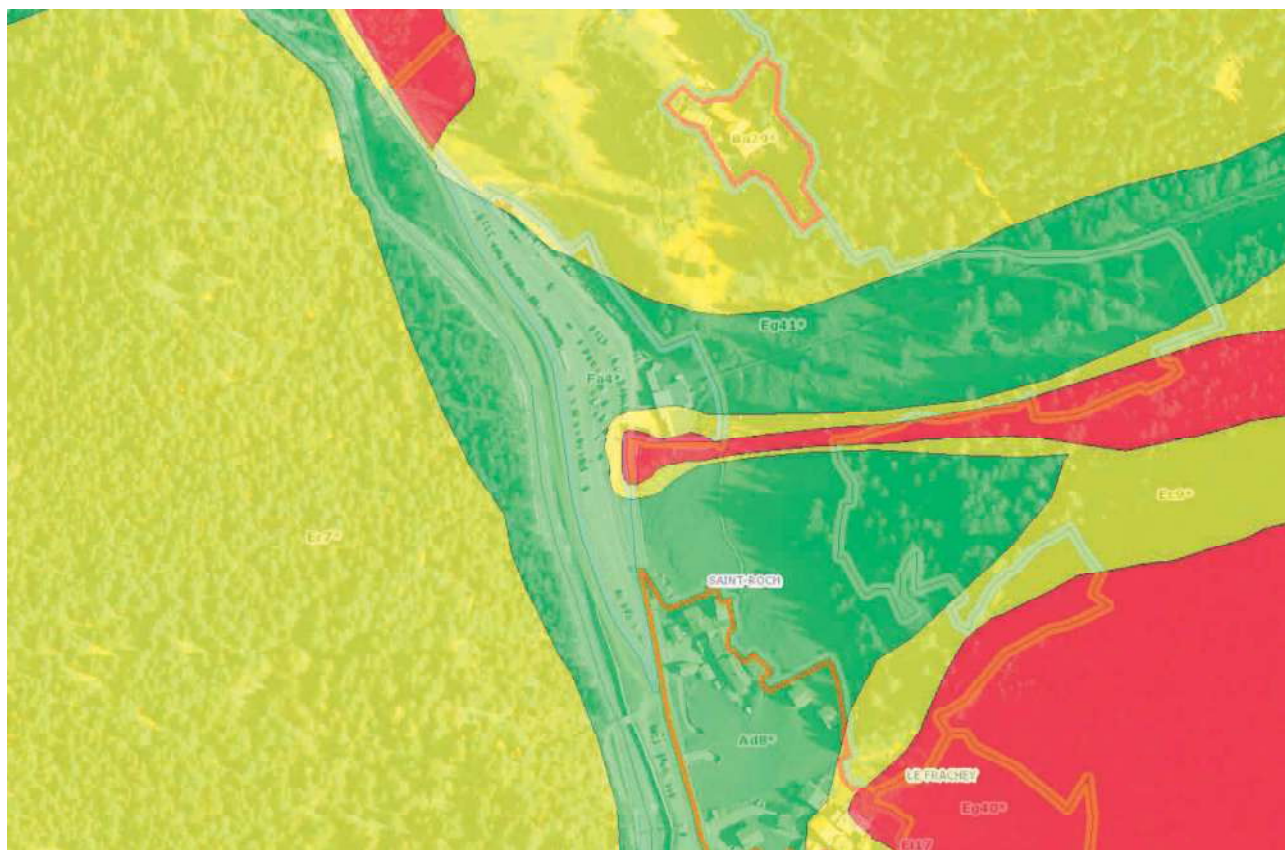
Si ritiene quindi necessario potenziare il parcheggio esistente, mantenendone la superficie e sviluppandolo su più livelli (indicativamente n. 3, di cui 2 coperti: seminterrato - rialzato e 1 scoperto: 1° livello), per una capienza triplicata pari a circa complessivi 600 posti auto, così come schematicamente riportato nell'allegato cartografico (rif. Tav. PAT007 – 06)

Relativamente agli ambiti inedificabili, l'area a parcheggio esistente si trova nelle seguenti condizioni:

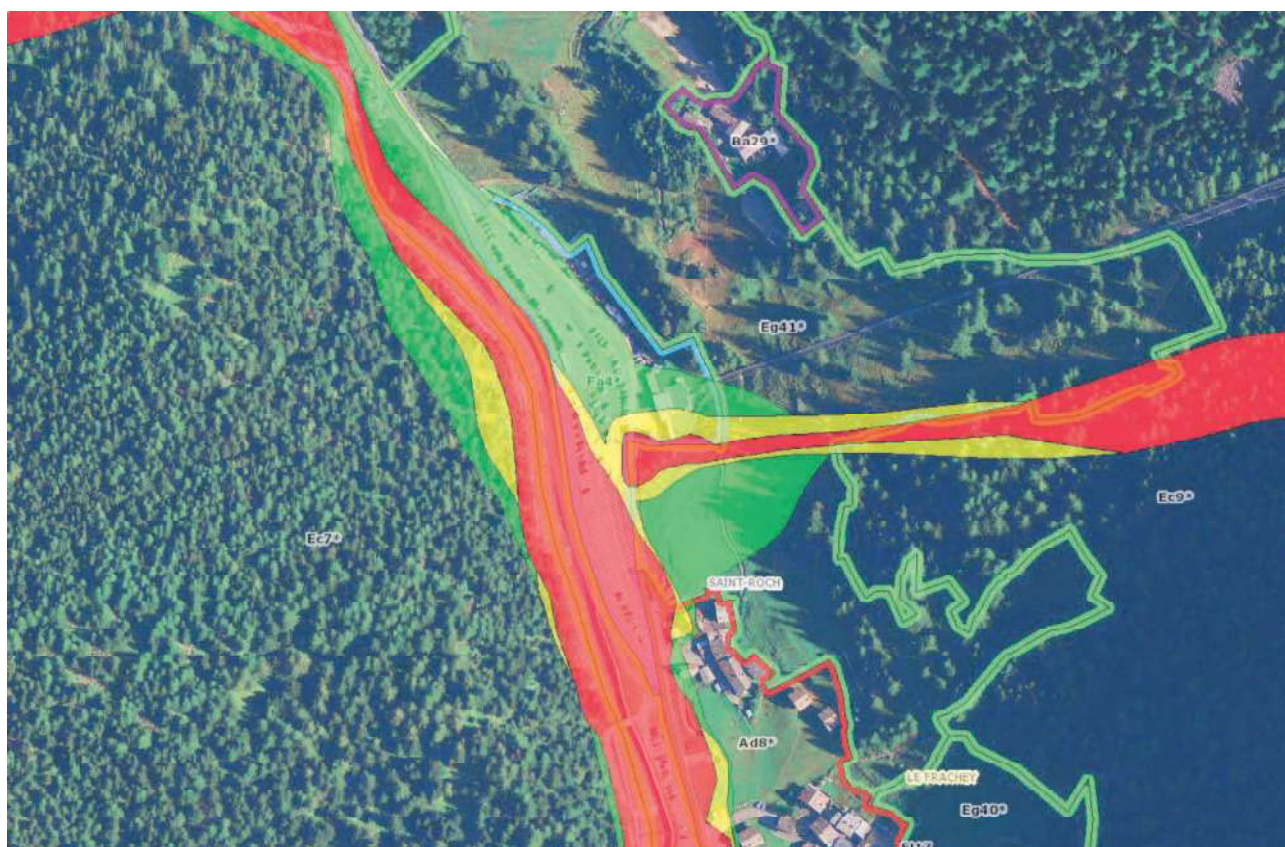
- Area a rischio frane (Art. 35, comma 1 della L.R. 11/98): F2 - Area a bassa pericolosità e F3 – area a media pericolosità;
- Area a rischio inondazioni (Art.36 della L.R. 11.98): FA – area di deflusso della piena, FB – area di esondazione e FC – area di inondazione per piena catastrofica.



Estratto PRG – Zona Fa5*; Parcheggio Loc. Frachey - Pa84



Estratto da Geoportale VDA – Aree a rischio frane – Parcheggio Loc. Frachey



Estratto da Geoportale VDA – Aree a rischio inondazione – Parcheggio Loc. Frachey

Per quanto attiene al sistema della **ricettività turistica**, si ritiene che l'incremento dei flussi turistici conseguente al nuovo collegamento intervallivo possa trovare risposta nelle previsioni del PRG vigente ancora realizzabili, i cui obiettivi risultano tuttora validi:

- promuovere un turismo integrato con l'ambiente e compatibile con le risorse paesaggistiche e naturali;
- migliorare la gestione dei flussi turistici
- offrire un'offerta ricettiva più diversificata sul territorio comunale
- frenare il consumo di suolo per scopi legati alla residenza temporanea
- recuperare il patrimonio edilizio esistente, utilizzandolo per creare strutture alberghiere ed extralberghiere tradizionali di media/alta qualità che rispondano alle esigenze del turismo contemporaneo.

La **Variante**, dal punto di vista **tipologico**, risulterebbe di tipo:

SOSTANZIALE

così come riscontrabile dal seguente prospetto di confronto tra la casistica regionale definita dall'art. 14 della L.R. 06.04.98 n° 11 ed i contenuti della *Variante* proposta:

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ⁸	
Modifica non costit. Variante ⁹	a) correzione di errori materiali e degli atti che eliminano contrasti fra enunciazioni dello stesso strumento e per i quali sia evidente ed univoco il rimedio	
	b) adeguamenti di limitata entità , imposti da esigenze tecniche, della localizzazione delle infrastrutture, degli spazi e delle opere destinate a servizi pubblici o di interesse generale	
	c) modifica della localizzazione degli spazi per i servizi locali , all'interno di singole aree già destinate a tali servizi , senza riduzione della loro superficie complessiva e nel rispetto degli standard definiti ai sensi dell'art. 23 della L.R. 11/98	
	d) adeguamenti di limitata entità , che non incidano sui pesi insediativi e sulle quantità di spazi pubblici dovuti, dei perimetri delle aree assoggettate a strumento attuativo	
	e) determinazioni volte ad assoggettare porzioni di territorio a strumento urbanistico esecutivo e a delimitare tali porzioni di territorio	

⁸ Rif. :commi1÷7 art. 14 l.r. 06.04.1998, n° 11.

⁹ Rif. : comma 7, art. 14 l.r. 06.04.1998, n° 11.

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ⁸	
	f) modificazioni parziali o totali ai singoli tipi di intervento sul patrimonio edilizio esistente , le quali non riguardino edifici compresi in zone territoriali di tipo A o edifici anche esterni a tali zone territoriali, ma classificati dal PRG di pregio storico, culturale, architettonico o ambientale, non conducano alla ristrutturazione urbanistica e non riguardino edifici o aree per i quali il PRG abbia espressamente escluso tale possibilità	
	g) riconferma dei vincoli per i servizi pubblici o di interesse generale previsti dal PRG	
	h) destinazione a specifiche opere pubbliche o servizi pubblici di aree che il PRG vigente destina ad altra categoria di opere o di servizi pubblici	
Variante sostanziale generale ¹⁰	a) riconsidera lo strumento urbanistico nella sua interezza e lo modificano organicamente	
	b) attengono ad una impostazione programmatica del PRG , con particolare riguardo alla disciplina degli equilibri funzionali e della dotazione complessiva dei servizi	
	c) superano i limiti massimi di cui al comma 3, lettere b), c) e g)	
Variante sostanziale parziale ¹¹	a) incrementano , tenuto conto di mutate previsioni di crescita demografica o di condizioni di sviluppo economico, l'indice di edificabilità delle destinazioni d'uso ammesse nelle zone territoriali, in misura superiore al 10% dei valori definiti all'atto dell'approvazione del PRG vigente	
	b) incrementano, tramite ampliamento o individuazione di nuove zone , tenuto conto di mutate previsioni di crescita demografica, la superficie territoriale delle zone di tipo Ba o Ca , valutata sull'intero territorio comunale, in misura compresa tra l'1% e il 5% dei valori definiti all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale al PRG di cui all'art.13, e quantificata per tipologia di zona territoriale interessata. Incrementi consentiti ad avvenuta attuazione, dimostrata conteggiando gli interventi realizzati e quelli già dotati di titolo abilitativo edilizio, di almeno il 70 per cento delle previsioni del PRG vigente relative ad aree di nuovo impianto e di completamento. Le percentuali di incremento , si intendono riferite alle superfici territoriali individuate dal PRG all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale di cui all'art. 13 e sono riferite all'intero arco di validità temporale dello stesso. L'individuazione di nuove zone territoriali , oggetto di variante sostanziale parziale, deve interessare aree contigue a zone insediate o insediabili, già dotate di opere di urbanizzazione primaria, definendo analoghi parametri edificatori.	

¹⁰ Rif. : comma 2, art. 14, l.r. 06.04.1998, n° 11.

¹¹ Rif.comma 3, art. 14, l.r. 06.04.1998, n° 11.

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ⁸	
	c) incrementano, tramite ampliamento o individuazione di nuove zone, tenuto conto di nuove condizioni di sviluppo economico, la superficie territoriale delle zone di tipo B o C, diverse da quelle di cui alla lettera b), nonché delle zone territoriali di tipo D o F, valutata sull'intero territorio comunale, in misura compresa tra l'1% e il 10% dei valori definiti all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale al PRG di cui all'articolo 13, e quantificata per tipologia di zona interessata. Incrementi consentiti ad avvenuta attuazione, dimostrata conteggiando gli interventi realizzati e quelli già dotati di titolo abilitativo edilizio, di almeno il 70 per cento delle previsioni del PRG vigente relative ad aree di nuovo impianto e di completamento. Le percentuali di incremento, si intendono riferite alle superfici territoriali individuate dal PRG all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale di cui all'art. 13 e sono riferite all'intero arco di validità temporale dello stesso. L'individuazione di nuove zone territoriali, oggetto di variante sostanziale parziale, deve interessare aree contigue a zone insediate o insediabili, già dotate di opere di urbanizzazione primaria, definendo analoghi parametri edificatori.	
	d) comportano, per le zone territoriali di tipo Eb, Ec e Eg qualificate di particolare interesse agricolo o agro-silvo-pastorale, come definite con deliberazione della Giunta regionale, la previsione di nuova edificazione fuori terra o in interrato:	Interferenza con: - Ec9*, Ec7* (linea - per Sol. 1 e 2: n. 1 pilone in Ec9*); - Eg41*, Eg42* (per Sol. 3 e 4: staz. Frachey in parte - linea - per Sol. 1, 2, 3, 4: piloni)
	1) aventi le destinazioni d'uso di cui all'articolo 73, comma 2, con esclusione di quelle di cui alle lettere: a) - usi ed attività di tipo naturalistico; b) - usi ed attività di carattere agro-silvo-pastorale; c) - residenza temporanea legata alle attività agro-silvo-pastorali;	
	2) relativamente alle destinazioni d'uso di cui all'articolo 73, comma 2, lettera b), e fatta eccezione per gli interventi di potenziamento delle strutture esistenti, la realizzazione di nuovi complessi aziendali zootecnici di tipo bovino, suinicolo e ovi-caprino, nonché per altri tipi di allevamento avente consistenza equivalente superiore a 10 unità bovine adulte (UBA);	

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ⁸	
	e) comportano, per le zone territoriali di tipo Ee e Ef , come definite con deliberazione della Giunta regionale, la previsione di nuova edificazione fuori terra o in interrato, nei limiti stabiliti dagli articoli 38 e 40 delle norme di attuazione del PTP	Interferenza con: - Ee4* , Ee5* (linea - per Sol. 1: n. 1 pilone in Ee5* - <u>deroga</u> ai sensi art. 8 LR 1171998); - Ef1* (staz. - linea - piloni - pista veicolare di servizio - tracciato fuori pista Plan Sometta-Vardaz)
	f) comportano, per le zone territoriali di tipo E qualificate di particolare pregio paesaggistico, ambientale, naturalistico o di particolare interesse agricolo o agro-silvo-pastorale , riduzioni della perimetrazione, in ogni caso non superiori al 10 per cento della superficie territoriale, ad esclusione di quelle che derivano:	
	1) dall'ampliamento di altre zone territoriali di tipo E, qualificate di particolare pregio paesaggistico, ambientale, naturalistico o di particolare interesse agricolo o agro-silvo-pastorale;	
	2) dall'ampliamento di zone territoriali di tipo A;	
	3) dall'ampliamento delle altre zone territoriali, derivanti dalle modifiche di cui alle lettere b) e c)	
	g) comportano, per le zone territoriali di tipo Eh , come definite con deliberazione della Giunta regionale, la previsione di nuova edificazione fuori terra o in interrato per la realizzazione di nuovi complessi aziendali zootecnici di tipo bovino, suinicolo e ovicaprino, nonché per altri tipi di allevamento avente consistenza equivalente superiore a 10 UBA, fatta eccezione per gli interventi di potenziamento delle strutture esistenti;	
	h) apportano modificazioni alle modalità di attuazione del PRG, per quanto concerne le aree la cui attuazione è demandata all'approvazione di piani urbanistici di dettaglio , con l'eccezione degli adeguamenti di limitata entità di cui al comma 7, lettera d), e delle modificazioni alla delimitazione di tali aree in misura non superiore al 10 per cento	
	i) individuano nuovi collegamenti stradali di lunghezza superiore a 500 metri	
	j) attengono alle modificazioni introdotte ai sensi dell'art. 15, comma 16 , relativamente alla zonizzazione del piano, ad esclusione dei terreni per i quali, a seguito della revisione della cartografia degli ambiti inedificabili, la classe di rischio idrogeologico sia stata ridotta al valore di bassa pericolosità.	

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ⁸	
Variante non sostanziale ¹²	16. Tutti gli altri casi	Interferenza con: - Ae19, Ae21 (linea) - Ei19*, Ei24* (linea - per Sol. 1 e 2: n. 1 pilone in Ei19*); - Fa4* (staz. - linea - per Sol. 1 e 2: n. 3 piloni)

Pertanto:

- L'opera, ai fini della coerenza urbanistica, dovrà essere riconosciuta di interesse generale;
- L'opera comporta procedura di deroga alle determinazioni del PTP, ai sensi del comma 1 dell'art. 8 della L.R. 11/1998 (interferenza con sottozona di tipo Ee) oltre alle deroghe eventualmente richieste dalle interferenze con ambiti inedificabili;
- La soluzione del collegamento intervallivo, eventualmente oggetto di scelta, comporterà Variante Sostanziale allo strumento urbanistico, con adeguamento dei seguenti elaborati di PRG:
 - Norme tecniche di Attuazione (*);
 - Tabelle riassuntive (*);
 - Tav. P2 - Carta prescrittiva degli elementi, degli usi e delle attrezzature con particolare rilevanza urbanistica

(*) limitatamente all'articolato riferito alle sottozone interessate dall'opera.

In considerazione del tipo di opera e degli interventi complementari ad essa connessi (strada di servizio, linee di approvvigionamento elettrico, tagli boschivi, potenziamento parcheggi, ecc.), potrà essere valutata l'adozione dell'istituto dell'Accordo di programma, di cui all'Art. 26 della LR 11/1998 che può determinare varianti degli strumenti urbanistici.

5.2 Il PRG del Comune di Valtournenche

L'adeguamento del PRG alla L.R. 11/1998 e al Piano Territoriale Paesistico (PTP) è avvenuto con **Variante sostanziale generale al PRG** approvata con DGR 07.04.2016, n.460 e DCC 19.04.2016, n.12

¹² Rif. :lett. d), comma 1, art. 14, l.r. 06.04.1998, n° 11.

Il PRG concretizza il modello di sviluppo sostenibile con la definizione delle seguenti finalità:

A - Tutela e valorizzazione delle risorse ambientali:

La "progettazione" del territorio comunale considera, in primo luogo, l'ambiente quale risorsa principale di tutte le dinamiche economiche e sociali del contesto e, rispettandone il valore assoluto, affronta le possibilità di vivere un processo evolutivo economico attraverso un differente rapporto con l'ambiente naturale e quello antropico, privilegiando la:

A1 – Conservazione e fruizione degli ecosistemi ambientali

A2– Salvaguardia e recupero funzionale del patrimonio storico, artistico, culturale, architettonico-ambientale per usi compatibili con l'esigenza di tutela

A3 – Sostanziale e complessiva limitazione all'espansione degli attuali insediamenti residenziali quale salvaguardia del territorio agricolo produttivo e del contesto paesaggistico naturale ed antropico tradizionale

A4 – Riqualificazione del paesaggio urbanizzato e completamento del recupero funzionale del territorio agricolo, in uso e di quello compromesso, quest'ultimo per usi compatibili

A5 – Difesa del suolo a salvaguardia del territorio;

B – Sviluppo economico compatibile con gli specifici caratteri del territorio

Il modello di crescita socio-economica deve prediligere uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio che concorre alla conservazione del paesaggio e dell'ecosistema agro-pastorale e boschivo, in contrapposizione allo sfruttamento intensivo delle risorse, e che attinge in modo prioritario alle specifiche risorse umane ed ambientali per produrre occupazione e, quindi, ricchezza commisurate alla realtà locale all'interno di un più ampio quadro economico regionale, perseguendo gli obiettivi settoriali di:

B1 – Miglioramento quantitativo e qualitativo delle attività agro-silvo-pastorali a presidio del territorio e quale mezzo di sviluppo economico integrato con l'offerta turistica valorizzando la produzione locale

B2 – Mantenimento delle attività produttive con potenziamento delle piccole attività artigianali

B3 – Azione di recupero del patrimonio edilizio anche come mezzo di sostegno alle piccole imprese edili locali

B4 – Riqualificazione e potenziamento del "sistema turismo"

B5 – Completamento funzionale del comprensorio sciistico

B6 – Incremento delle attività commerciali e ricettive alberghiere ed extralberghiere;

C – Miglioramento delle condizioni di benessere della popolazione

Lo sviluppo sostenibile rappresenta per definizione il soddisfacimento della qualità della vita che deve mantenersi entro i limiti delle capacità di carico degli ecosistemi che definiscono l'ambiente, pertanto, la pianificazione comunale deve necessariamente porre le condizioni di:

C1 – Garanzia di abitazione per la popolazione residente adeguata alle esigenze funzionali e qualitative della vita moderna

C2 – Completamento della dotazione infrastrutturale correlata alle moderne esigenze di utilizzo e miglioramento dei servizi pubblici esistenti

C3 – Garanzia di eque condizioni di vivibilità diffusa

C4 – Sicurezza della popolazione nelle fasce territoriali a rischio di eventi calamitosi

C5 – Valorizzazione delle fonti di energia alternativa e dei materiali ecocompatibili.

Le finalità sopra descritte si attuano attraverso specifiche scelte pianificatorie sinteticamente riconducibili ai seguenti aspetti:

- *il patrimonio paesaggistico-ambientale e la difesa del suolo*
- *l'insediabilità sul territorio*
- *le attività economiche*
- *i servizi* ¹³

La Variante consisterà nell'inserimento della previsione del nuovo collegamento intervallivo (stazioni - linee - piloni). Non si rilevano interventi complementari se non quelli direttamente connessi con l'impianto (linee/cabine di approvvigionamento elettrico).

Le **tipologie di sottozona** interessate dalle diverse soluzioni del collegamento intervallivo sono: **Ee, Ef ed Eh**.

Nella seguente tabella (riassuntiva delle tabelle di cui all'Allegato 1) si riporta l'elenco delle singole **sottozone interessate dalle diverse soluzioni del collegamento intervallivo**, disarticolate in stazioni, linee e piloni:

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Eh7*/Ee11*	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB
Ee11*	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni
Eh7*	linea con 6 piloni	linea con 6 piloni	linea con 7 piloni	linea con 7 piloni	linea con 7 piloni
Eh7*/Ef5*	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB
Eh7*	linea con 2 piloni (*)	linea con 2 piloni (*)	-	-	-
Ef5*	-	-	linea con 1 piloni	linea con 1 piloni	linea con 1 piloni
Ef12*	-	-	linea (*)	linea (*)	linea (*)

(*) prosecuzione su territorio comunale di Ayas.

In particolare:

¹³Estratto da: Relazione Variante.

- le **sottozone Ee**, di cui all'art. 53 delle NTA, sono le parti di territorio comunale di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico sottoposte alla disciplina di cui all'art. 40 del PTP, in cui è generalmente *vietata l'edificazione e la realizzazione di infrastrutture, salvo quelle inerenti le attività agricole, quelle indispensabili per ripristinare, riqualificare, recuperare o razionalizzare gli usi e le attività in atto o per eliminare elementi e fattori degradanti o per migliorare la fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle sottozone stesse.*

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per la sottozona di tipo Ee interessata (Sol. 1, 2, 3, 4 e 5: *Ee11** - *Lacs des Cimes Blanches*) il sorvolo della sottozona da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (per ampliamento della stazione esistente dei laghi di Cime Bianche, già ricompresa in *Eh7** e parzialmente ricadente in *Ee11** e n. 2 piloni di linea).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Eh7*/Ee11*	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB
Ee11*	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni

Nello specifico la relativa tabella di sottozona, di cui alle NTAtab:

- relativamente agli "usi ed attività", ammette *"impianti di trasporto a fune e connesse strutture di servizio; ivi compresi gli impianti e le connesse attrezzature funzionali alla pratica degli sport invernali"*, di cui alla lett. "l4" del comma 11 dell'art. 10 delle NTA;
- relativamente alle "modalità di intervento", ammette *interventi di nuova costruzione per la realizzazione di infrastrutture e servizi di interesse pubblico;*

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nella sottozona Ee interessata.

- le **sottozone Ef**, di cui all'art. 54 delle NTA, sono le parti di territorio comunale di interesse naturalistico o altre aree naturali che recepiscono le prescrizioni e gli indirizzi previsti dall'art. 38 del PTP in base al quale: *è vietata ogni nuova edificazione ed ogni trasformazione del territorio ... Sono consentiti gli interventi necessari alla conservazione e al recupero delle aree ... nonché al miglioramento della fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle aree medesime. Sono altresì consentiti, con provvedimento adeguatamente motivato, ... le opere infrastrutturali di interesse generale.*

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per le sottozone di tipo Ef interessate (Sol. 3, 4 e 5: *Ef5** - *Gobba de Rollin*; *Ef12** - *Lac de la Pointe de Rollin*) il sorvolo della sottozona da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (limitatamente alla sottozona *Ef5** per n. 1 pilone).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5

Ef5*	-	-	linea con 1 piloni	linea con 1 piloni	linea con 1 piloni
Ef12*	-	-	linea (*)	linea (*)	linea (*)

(*) prosecuzione su territorio comunale di Ayas.

Nello specifico la relativa tabella di sottozona, di cui alle NTAtab:

- relativamente agli "usi ed attività", ammette *"impianti di trasporto a fune e connesse strutture di servizio; ivi compresi gli impianti e le connesse attrezzature funzionali alla pratica degli sport invernali"*, di cui alla lett. "l4" del comma 11 dell'art. 10 delle NTA;
- relativamente alle "modalità di intervento", ammette *interventi di nuova costruzione per la realizzazione di infrastrutture e servizi di interesse pubblico*;

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nelle sottozone Ef interessate.

Le sottozone Ef5* ed Ef12*, sono ricomprese all'interno del **Sito di importanza comunitaria SIC IT1204220 - "Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa"** interessante sia il Comune di Valtournenche che di Ayas.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo risultano così interferenti:

Interferenza dei tracciati con Sito Natura 2000 – Comune di Valtournenche		
	<u>Sottozona Ef5*</u>	<u>Sottozona Ef12*</u>
Soluzione 1	--	--
Soluzione 2	--	--
Soluzione 3	1 palo (II° tronco)	--
Soluzione 4	1 palo (II° tronco)	--
Soluzione 5	1 palo (II° tronco)	--

- le **sottozone Eh**, di cui all'art. 56 delle NTA, sono le parti di territorio comunale caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agro-silvo-pastorali ed attività sciistiche, ricreative e turistiche.

Le soluzioni proposte per il collegamento intervallivo comporterebbero per la sottozona di tipo Eh interessata (Sol 1, 2, 3, 4 e 5: *Eh7* - Piste comprensorio Ventina-Alpe Vieille*) il sorvolo della sottozona da parte della linea funiviaria, con esigenza di nuova edificazione (per ampliamento stazione esistente dei laghi Cime Bianche ricompresa in Eh7* e parzialmente ricadente in Ee11*, per nuova stazione del Colle superiore di Cime Bianche e per piloni di linea in n. var. da 6 a 7 a seconda della soluzione adottata).

Sottozone	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Eh7*/Ee11*	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB	staz. laghi CB
Eh7*	linea con 6 piloni	linea con 6 piloni	linea con 7 piloni	linea con 7 piloni	linea con 7 piloni
Eh7*/Ef5*	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB	staz. C. Sup. CB
Eh7*	linea con 2 piloni	linea con 2 piloni	-	-	-

	(*)	(*)			
--	-----	-----	--	--	--

(*) prosecuzione su territorio comunale di Ayas.

La relativa tabella di sottozona, di cui alle NTAtab:

- relativamente agli "usi ed attività", ammette *"impianti di trasporto a fune e connesse strutture di servizio; ivi compresi gli impianti e le connesse attrezzature funzionali alla pratica degli sport invernali"*, di cui alla lett. "l4" del comma 11 dell'art. 10 delle NTA;
- relativamente alle "modalità di intervento", ammette *interventi di nuova costruzione per la realizzazione di infrastrutture e servizi di interesse pubblico*;

Pertanto l'opera, qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli usi/attività e modalità di intervento ammissibili nella sottozona Eh interessata.

Per quanto attiene al confronto tra il collegamento intervallivo e gli **ambiti inedificabili**, si riporta la seguente Tabella (riassuntiva delle tabelle di cui all'Allegato 6.1, cui si rimanda per il dettaglio).

Ambiti inedificabili	COLLEGAMENTO INTERVALLIVO				
	Sol. 1	Sol. 2	Sol. 3	Sol. 4	Sol. 5
Boschi	-	-	-	-	-
Laghi (L) e Zone Umide (ZU)	X (fasce risp. L: staz. Laghi CB in L-80 + linea con 1 pilone in L-20 e 1 pilone in L-80)	X (fasce risp. L: staz. Laghi CB in L-80 + linea con 1 pilone in L-20 e 1 pilone in L-80)	X (fasce risp. L: staz. Laghi CB in L-80 + linea con 1 pilone in L-20 e 1 pilone in L-80)	X (fasce risp. L: staz. Laghi CB in L-80 + linea con 1 pilone in L-20 e 1 pilone in L-80)	X (fasce risp. L: staz. Laghi CB in L-80 + linea con 1 pilone in L-20 e 1 pilone in L-80)
Frane	(vedere Relazione specialistica geologo)				
Inondazioni					
Valanghe					

In particolare:

- nei **laghi e zone umide** sono ammessi ai sensi delle lettere a) e b) del comma 4 dell'art. 34 della LR 11/1998:

a - per una profondità di 20 m. dalle sponde, gli interventi previsti dall'art. 40, comma 2 delle NAPTP;

b - per una profondità compresa tra 20 e 100 m. dalle sponde, oltre agli interventi di cui alla lett. a), le trasformazioni, gli interventi, gli usi e le attività connessi alla pianificazione urbanistica.

Inoltre, ai sensi del comma 5 dell'art. 34 della LR 11/1998, *in caso di motivata necessità ... la Giunta regionale, ... può deliberare in deroga ... l'approvazione di progetti di interventi di interesse generale aventi particolare rilevanza sociale ed economica a livello sia locale sia regionale*".

Pertanto l'opera (con interventi tutti compresi nella fascia da 20 a 100 m. ad esclusione di n. 1 pilone nella Sol 2 ricompreso nella fascia di 20 m.), qualora riconosciuta di interesse generale, risulta coerente con gli interventi ammissibili in tali ambiti.

Interventi complementari:

oltre alle linee/cabine di approvvigionamento elettrico e ai tagli boschivi direttamente correlati all'impianto, si riportano i seguenti interventi complementari principali:

La **Variante**, dal punto di vista tipologico, risulterebbe di tipo:

SOSTANZIALE

così come riscontrabile dal seguente prospetto di confronto tra la casistica regionale definita dall'art. 14 della L.R. 06.04.98 n° 11 ed i contenuti della *Variante* proposta:

così come riscontrabile dal seguente prospetto di confronto tra la casistica regionale definita dall'art. 14 della L.R. 06.04.98 n° 11 ed i contenuti della *Variante* proposta:

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ¹⁴	
Modifica non costit. Variante ¹⁵	i) correzione di errori materiali e degli atti che eliminano contrasti fra enunciazioni dello stesso strumento e per i quali sia evidente ed univoco il rimedio	
	j) adeguamenti di limitata entità , imposti da esigenze tecniche, della localizzazione delle infrastrutture, degli spazi e delle opere destinate a servizi pubblici o di interesse generale	
	k) modifica della localizzazione degli spazi per i servizi locali, all'interno di singole aree già destinate a tali servizi , senza riduzione della loro superficie complessiva e nel rispetto degli standard definiti ai sensi dell'art. 23 della L.R. 11/98	
	l) adeguamenti di limitata entità , che non incidano sui pesi insediativi e sulle quantità di spazi pubblici dovuti, dei perimetri delle aree assoggettate a strumento attuativo	
	m) determinazioni volte ad assoggettare porzioni di territorio a strumento urbanistico esecutivo e a delimitare tali porzioni di territorio	
	n) modificazioni parziali o totali ai singoli tipi di intervento sul patrimonio edilizio esistente , le quali non riguardino edifici compresi in zone territoriali di tipo A o edifici anche esterni a tali zone territoriali, ma classificati dal PRG di pregio storico, culturale, architettonico o ambientale, non conducano alla ristrutturazione urbanistica e non riguardino edifici o aree per i quali il PRG abbia espressamente escluso tale possibilità	
	o) riconferma dei vincoli per i servizi pubblici o di interesse generale previsti dal PRG	

¹⁴ Rif. :commi1÷7 art. 14 l.r. 06.04.1998, n° 11.

¹⁵ Rif. : comma 7, art. 14 l.r. 06.04.1998, n° 11.

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ¹⁴	
	p) destinazione a specifiche opere pubbliche o servizi pubblici di aree che il PRG vigente destina ad altra categoria di opere o di servizi pubblici	
Variante sostanziale generale ¹⁶	d) riconsidera lo strumento urbanistico nella sua interezza e lo modificano organicamente	
	e) attengono ad una impostazione programmatica del PRG , con particolare riguardo alla disciplina degli equilibri funzionali e della dotazione complessiva dei servizi	
	f) superano i limiti massimi di cui al comma 3, lettere b), c) e g)	
Variante sostanziale parziale ¹⁷	k) incrementano , tenuto conto di mutate previsioni di crescita demografica o di condizioni di sviluppo economico, l'indice di edificabilità delle destinazioni d'uso ammesse nelle zone territoriali, in misura superiore al 10% dei valori definiti all'atto dell'approvazione del PRG vigente	
	l) incrementano, tramite ampliamento o individuazione di nuove zone , tenuto conto di mutate previsioni di crescita demografica, la superficie territoriale delle zone di tipo Ba o Ca , valutata sull'intero territorio comunale, in misura compresa tra l'1% e il 5% dei valori definiti all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale al PRG di cui all'art.13, e quantificata per tipologia di zona territoriale interessata. Incrementi consentiti ad avvenuta attuazione, dimostrata conteggiando gli interventi realizzati e quelli già dotati di titolo abilitativo edilizio, di almeno il 70 per cento delle previsioni del PRG vigente relative ad aree di nuovo impianto e di completamento. Le percentuali di incremento , si intendono riferite alle superfici territoriali individuate dal PRG all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale di cui all'art. 13 e sono riferite all'intero arco di validità temporale dello stesso. L'individuazione di nuove zone territoriali , oggetto di variante sostanziale parziale, deve interessare aree contigue a zone insediate o insediabili, già dotate di opere di urbanizzazione primaria, definendo analoghi parametri edificatori.	

¹⁶ Rif. : comma 2, art. 14, l.r. 06.04.1998, n° 11.

¹⁷ Rif.comma 3, art. 14, l.r. 06.04.1998, n° 11.

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ¹⁴	
	m) incrementano, tramite ampliamento o individuazione di nuove zone, tenuto conto di nuove condizioni di sviluppo economico, la superficie territoriale delle zone di tipo B o C, diverse da quelle di cui alla lettera b), nonché delle zone territoriali di tipo D o F, valutata sull'intero territorio comunale, in misura compresa tra l'1% e il 10% dei valori definiti all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale al PRG di cui all'articolo 13, e quantificata per tipologia di zona interessata. Incrementi consentiti ad avvenuta attuazione, dimostrata conteggiando gli interventi realizzati e quelli già dotati di titolo abilitativo edilizio, di almeno il 70 per cento delle previsioni del PRG vigente relative ad aree di nuovo impianto e di completamento. Le percentuali di incremento, si intendono riferite alle superfici territoriali individuate dal PRG all'atto dell'approvazione della variante sostanziale generale di cui all'art. 13 e sono riferite all'intero arco di validità temporale dello stesso. L'individuazione di nuove zone territoriali, oggetto di variante sostanziale parziale, deve interessare aree contigue a zone insediate o insediabili, già dotate di opere di urbanizzazione primaria, definendo analoghi parametri edificatori.	
	n) comportano, per le zone territoriali di tipo Eb, Ec e Eg qualificate di particolare interesse agricolo o agro-silvo-pastorale, come definite con deliberazione della Giunta regionale, la previsione di nuova edificazione fuori terra o in interrato:	
	1) aventi le destinazioni d'uso di cui all'articolo 73, comma 2, con esclusione di quelle di cui alle lettere: a) - usi ed attività di tipo naturalistico; b) - usi ed attività di carattere agro-silvo-pastorale; c) - residenza temporanea legata alle attività agro-silvo-pastorali;	
	2) relativamente alle destinazioni d'uso di cui all'articolo 73, comma 2, lettera b), e fatta eccezione per gli interventi di potenziamento delle strutture esistenti, la realizzazione di nuovi complessi aziendali zootecnici di tipo bovino, suinicolo e ovi-caprino, nonché per altri tipi di allevamento avente consistenza equivalente superiore a 10 unità bovine adulte (UBA);	
	o) comportano, per le zone territoriali di tipo Ee e Ef, come definite con deliberazione della Giunta regionale, la previsione di nuova edificazione fuori terra o in interrato, nei limiti stabiliti dagli articoli 38 e 40 delle norme di attuazione del PTP	Interferenza con: - Ee11* (ampl. staz. esist. laghi CB - linea - piloni); - Ef5*, Ef12* (staz. C. sup. CB in parte - per Sol. 3, 4 e 5: linea - n. 1 pilone in Ef5*)

CASISTICA REGIONALE		INQUADRAMENTO DELLA PRESENTE VARIANTE
TIPOLOGIA	OGGETTO ¹⁴	
	p) comportano, per le zone territoriali di tipo E qualificate di particolare pregio paesaggistico, ambientale, naturalistico o di particolare interesse agricolo o agro-silvo-pastorale , riduzioni della perimetrazione, in ogni caso non superiori al 10 per cento della superficie territoriale, ad esclusione di quelle che derivano:	
	1) dall'ampliamento di altre zone territoriali di tipo E, qualificate di particolare pregio paesaggistico, ambientale, naturalistico o di particolare interesse agricolo o agro-silvo-pastorale;	
	2) dall'ampliamento di zone territoriali di tipo A;	
	3) dall'ampliamento delle altre zone territoriali, derivanti dalle modifiche di cui alle lettere b) e c)	
	q) comportano, per le zone territoriali di tipo Eh , come definite con deliberazione della Giunta regionale, la previsione di nuova edificazione fuori terra o in interrato per la realizzazione di nuovi complessi aziendali zootecnici di tipo bovino, suinicolo e ovicaprino, nonché per altri tipi di allevamento avente consistenza equivalente superiore a 10 UBA, fatta eccezione per gli interventi di potenziamento delle strutture esistenti;	
	r) apportano modificazioni alle modalità di attuazione del PRG, per quanto concerne le aree la cui attuazione è demandata all'approvazione di piani urbanistici di dettaglio , con l'eccezione degli adeguamenti di limitata entità di cui al comma 7, lettera d), e delle modificazioni alla delimitazione di tali aree in misura non superiore al 10 per cento	
	s) individuano nuovi collegamenti stradali di lunghezza superiore a 500 metri	
	t) attengono alle modificazioni introdotte ai sensi dell'art. 15, comma 16 , relativamente alla zonizzazione del piano, ad esclusione dei terreni per i quali, a seguito della revisione della cartografia degli ambiti inedificabili, la classe di rischio idrogeologico sia stata ridotta al valore di bassa pericolosità.	
Variante non sostanziale ¹⁸	16. Tutti gli altri casi	Interferenza con: - Eh7* (linea - piloni)

Pertanto:

- L'opera, ai fini della coerenza urbanistica, dovrà essere riconosciuta di interesse generale;
- La soluzione del collegamento intervallivo, eventualmente oggetto di scelta, comporterà Variante Sostanziale allo strumento urbanistico, con adeguamento dei seguenti elaborati di PRG:
 - NTA - Norme tecniche di Attuazione (*);
 - NTAtab - Tabelle delle prescrizioni e delle norme edilizie (*);

¹⁸ Rif. :lett. d), comma 1, art. 14, l.r. 06.04.1998, n° 11.

- Tav. P2 - Carta prescrittiva degli elementi, degli usi e delle attrezzature con particolare rilevanza urbanistica

(*) limitatamente all'articolato riferito alle sottozone interessate dall'opera.

In considerazione del tipo di opera e degli interventi complementari ad essa connessi (strada di servizio, linee di approvvigionamento elettrico, tagli boschivi, potenziamento parcheggi, ecc.), potrà essere valutata l'adozione dell'istituto dell'**Accordo di programma**, di cui all'Art. 26 della LR 11/1998 che può determinare varianti degli strumenti urbanistici .

5.3 Esigenze di variante dei PRG connesse al collegamento intervallivo "Cime Bianche" oggetto del presente studio

L'opera comporta variante ai PRG di entrambi i Comuni di Ayas e Valtournenche.

In particolare:

- **L'opera, ai fini della coerenza urbanistica, dovrà essere riconosciuta di interesse generale** da parte degli enti territoriali competenti;
- L'opera comporta **procedura di deroga alle determinazioni del PTP**, ai sensi del comma 1 dell'art. 8 della L.R. 11/1998 (interferenza con sottozone di tipo Ee del PRG del Comune di Ayas), oltre alle deroghe eventualmente richieste dalle interferenze con ambiti inedificabili;
- La soluzione del collegamento intervallivo, eventualmente oggetto di scelta, **comporterà Varianti Sostanziali allo strumento urbanistico, con adeguamento dei seguenti elaborati di PRG:**

Comune di Ayas:

- Norme tecniche di Attuazione (*);
- Tabelle riassuntive (*);
- Tav. P2 - Carta prescrittiva degli elementi, degli usi e delle attrezzature con particolare rilevanza urbanistica

Comune di Valtournenche:

- NTA - Norme tecniche di Attuazione (*);
- NTAtab - Tabelle delle prescrizioni e delle norme edilizie (*);
- Tav. P2 - Carta prescrittiva degli elementi, degli usi e delle attrezzature con particolare rilevanza urbanistica

(*) limitatamente all'articolato riferito alle sottozone interessate dall'opera.

In considerazione del tipo di opera e degli interventi complementari ad essa connessi (strada di servizio, linee di approvvigionamento elettrico, tagli boschivi, potenziamento

parcheggi, ecc.), potrà essere valutata l'adozione dell'istituto dell'**Accordo di programma**, di cui all'Art. 26 della LR 11/1998 che può determinare varianti degli strumenti urbanistici .

6. Allegati

6.1 Tabelle di confronto tra le diverse soluzioni del collegamento intervallivo (disarticolate in stazioni, linee e piloni) e i PRG (sottozone - sorgenti - bosco di tutela - ambiti inedificabili)

SOLUZIONE 1 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98 (2)	Art. 35 - LR 11/98 (3)	Art. 36 - LR 11/98 (3)	Art.37 - LR 11/98 (3)

I° TRONCO (FRACHEY-VARDAZ) - B1 cabinovia

stazione Frachey	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da stazione Frachey a P1	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P1	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da P1 a P2	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P2	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P3	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da P3 a P4	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P4	Eg41*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Eg41*	-	-	SI	-	-			
pilone P5	Eg41*	-	-	SI	-	-			
linea da P5 a P6	Eg41*	-	-	SI	SI	-			
pilone P6	Ec9*	-	-	SI	SI	-			
linea da P6 a P7	Ec9*, Ae19, Ei19*	-	-	SI	SI	-			
pilone P7	Ei19*	-	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	Ei19*, Ae21, Eg42*	-	-	-	-	-			
pilone P8	Eg42*	-	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
pilone P9	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
linea da P9 a P10	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
pilone P10	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
linea da P10 a P11	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P11	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
linea da P11 a P12	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P12	Ef1*	-	-	-	SI	-			
linea da P12 a P13	Ef1*	-	-	-	SI	-			
pilone P13	Ef1*	-	-	-	SI	-			
linea da P13 a P14	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P14	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P14 a P15	Ef1*	-	-	-	SI	-			
pilone P15	Ef1*	-	-	-	SI	-			

SOLUZIONE 1 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
linea da P15 a P16	Eft*	-	-	-	SI	-			
pilone P16	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P16 a P17	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P17	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P17 a P18	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P18	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P18 a P19	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P19	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P19 a stazione Vardaz	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			

II° TRONCO (VARADZ-PLAN SOMETTA) - B2 cabinovia									
stazione Vardaz	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da stazione Vardaz a P1	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P1	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P1 a P2	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P2	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P2 a P3	Eft*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P3	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P3 a P4	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P4	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P5	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P5 a P6	Eft*	-	-	-	-	ZU-20, ZU-80			
pilone P6	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P6 a P7	Eft*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P7	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P7 a P8	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P8	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P9	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P9 a P10	Eft*	-	-	-	-	-			

SOLUZIONE 1 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
pilone P10	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P10 a P11	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P11	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P11a P12	Eft*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P12	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P12a P13	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P13	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P13 a P14	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P14	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P14 a P15	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P15	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P15 a P16	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P16	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P16 a P17	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P17	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P17 a P18	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P18	Eft*	-	-	-	-	L-20			
linea da P18 a P19	Eft*	-	-	-	-	L-20, L-80			
pilone P19	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P19 a P20	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P20	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P20 a stazione Plan Sometta	Eft*	-	-	-	-	L-80			

III° TRONCO (PLAN SOMETTA-COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - E cabinovia

stazione Plan Sometta	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da stazione Plan Sometta a P1	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P1	Eft*		-	-	-	L-80			
linea da P1 a P2	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P2	Eft*		-	-	-	L-80			
linea da P2 a P3	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P3	Eft*		-	-	-	-			

SOLUZIONE 1 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
linea da P3 a P4	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P4	Ef1*		-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P5	Ef1*		-	-	-	-			
linea da P5 a P6	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P6	Ef1*		-	-	-	-			
linea da P6 a P7	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P7	Ef1*		-	-	-	-			
linea da P7 a P8	Ef1*, Ee5*	-	-	-	-	-			
pilone P8	Ee5*		-	-	-	-			
linea da P8 a P9	Ee5*	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P9	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P9 a P10	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P10	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P10 a stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	Eh7*	-	-	-	-			
stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	E5*, Eh7*	-	-	-	-			

IV° TRONCO (LAGHI CIME BIANCHE - COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - F cabinovia

stazione Laghi Cime Bianche	-	Eh7*, Ee11*	-	-	-	L-80			
linea da stazione Laghi Cime Bianche a P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
pilone P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
linea da P1 a P2	-	Ee11*	-	-	-	L, L-20, L-80			
pilone P2	-	Ee11*	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	-	Ee11*, Eh7*	-	-	-	-			
pilone P3	-	Eh7*	-	-	-	-			

SOLUZIONE 1 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
linea da P3 a P4	-	Eh7*	-	-	-	L-20, L-80			
pilone P4	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
linea da P4 a P5	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
pilone P5	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P6 a P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P8 a stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	Eh7*	-	-	-	-			

(1) Interferenza con zona di tutela assoluta (ZTA) e/o con zona di rispetto (ZR) e/o con zona di protezione (ZP).

(2) Interferenza con lago (L) e/o con fascia di rispetto di 20 metri del lago (L-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri del lago (L-80).

Interferenza con zona umida (ZU) e/o con fascia di rispetto di 20 metri della zona umida (ZU-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri della zona umida (ZU-80).

(3) Si rimanda alla relazione specialistica del Geologo.

SOLUZIONE 2 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
I° TRONCO (FRACHEY-VARDAZ) - B1 cabinovia									
stazione Frachey	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da stazione Frachey a P1	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P1	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da P1 a P2	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P2	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P3	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da P3 a P4	Fa4*	-	-	-	-	-			
pilone P4	Eg41*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Eg41*	-	-	SI	-	-			
pilone P5	Eg41*	-	-	SI	-	-			
linea da P5 a P6	Eg41*	-	-	SI	SI	-			
pilone P6	Ec9*	-	-	SI	SI	-			
linea da P6 a P7	Ec9*, Ae19, Ei19*	-	-	SI	SI	-			
pilone P7	Ei19*	-	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	Ei19*, Ae21, Eg42*	-	-	-	-	-			
pilone P8	Eg42*	-	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
pilone P9	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
linea da P9 a P10	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
pilone P10	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
linea da P10 a P11	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P11	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
linea da P11 a P12	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P12	Ef1*	-	-	-	SI	-			
linea da P12 a P13	Ef1*	-	-	-	SI	-			
pilone P13	Ef1*	-	-	-	SI	-			
linea da P13 a P14	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P14	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P14 a P15	Ef1*	-	-	-	SI	-			
pilone P15	Ef1*	-	-	-	SI	-			

SOLUZIONE 2 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
linea da P15 a P16	Eft*	-	-	-	SI	-			
pilone P16	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P16 a P17	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P17	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P17 a P18	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P18	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P18 a P19	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P19	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P19 a stazione Vardaz	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			

II° TRONCO (VARADZ-PLAN SOMETTA) - B2 cabinovia

stazione Vardaz	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da stazione Vardaz a P1	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P1	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P1 a P2	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P2	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P2 a P3	Eft*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P3	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P3 a P4	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P4	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P5	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P5 a P6	Eft*	-	-	-	-	ZU-20, ZU-80			
pilone P6	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P6 a P7	Eft*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P7	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P7 a P8	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P8	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P9	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P9 a P10	Eft*	-	-	-	-	-			

SOLUZIONE 2 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
pilone P10	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P10 a P11	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P11	Eft*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P11a P12	Eft*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P12	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P12a P13	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P13	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P13 a P14	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P14	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P14 a P15	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P15	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P15 a P16	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P16	Eft*	-	-	-	-	-			
linea da P16 a P17	Eft*	-	-	-	-	-			
pilone P17	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P17 a P18	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P18	Eft*	-	-	-	-	L-20			
linea da P18 a P19	Eft*	-	-	-	-	L-20, L-80			
pilone P19	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P19 a P20	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P20	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P20 a stazione Plan Sometta	Eft*	-	-	-	-	L-80			

III° TRONCO (PLAN SOMETTA-COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - Es seggiovia

stazione Plan Sometta	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da stazione Plan Sometta a P1	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P1	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P1 a P2	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P2	Eft*	-	-	-	-	L-80			
linea da P2 a P3	Eft*	-	-	-	-	L-80			
pilone P3	Eft*	-	-	-	-	L-80			

SOLUZIONE 2 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)

linea da P3 a P4	Ef1*	-	-	-	-	L-80			
pilone P4	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P5	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P6	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P6 a P7	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P7	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P8	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P9	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P9 a P10	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P10	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P10 a P11	Ee5*, Ef1*	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P11	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P11 a P12	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P12	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P12 a stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	Eh7*	-	-	-	-			
stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	E5*, Eh7*	-	-	-	-			

IV° TRONCO (LAGHI CIME BIANCHE - COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - F cabinovia									
stazione Laghi Cime Bianche	-	Eh7*, Ee11*	-	-	-	L-80			
linea da stazione Laghi Cime Bianche a P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
pilone P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
linea da P1 a P2	-	Ee11*	-	-	-	L, L-20, L-80			
pilone P2	-	Ee11*	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	-	Ee11*, Eh7*	-	-	-	-			
pilone P3	-	Eh7*	-	-	-	-			

SOLUZIONE 2 (SOLUZIONE BANDO DI GARA)

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)
linea da P3 a P4	-	Eh7*	-	-	-	L-20, L-80			
pilone P4	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
linea da P4 a P5	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
pilone P5	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P6 a P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P8 a stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	Eh7*	-	-	-	-			

(1) Interferenza con zona di tutela assoluta (ZTA) e/o con zona di rispetto (ZR) e/o con zona di protezione (ZP).

(2) Interferenza con lago (L) e/o con fascia di rispetto di 20 metri del lago (L-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri del lago (L-80).

Interferenza con zona umida (ZU) e/o con fascia di rispetto di 20 metri della zona umida (ZU-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri della zona umida (ZU-80).

(3) Si rimanda alla relazione specialistica del Geologo.

SOLUZIONE 3

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98 (2)	Art. 35 - LR 11/98 (3)	Art. 36 - LR 11/98 (3)	Art.37 - LR 11/98 (3)

I° TRONCO (FRACHEY-VARDAZ) - B1 3S cabinovia

stazione Frachey	Fa4*, Eg41*	-	-	-	-	-			
linea da stazione Frachey a P1	Fa4*, Eg41*	-	-	SI	-	-			
pilone P1	Eg41*	-	-	SI	-	-			
linea da P1 a P2	Eg41*, Ec9*, Ec7*, Eg42*, Ei19, Ae21	-	-	SI	SI	-			
pilone P2	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
linea da P2 a P3	Eg42*, Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P3	Ef1*	-	-	-	SI	-			
linea da P3 a P4	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P4	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Ef1*	-	-	-	-	-			
pilone P5	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P5 a stazione Vardaz	Ef1*	-	-	-	-	ZU-80			

II° TRONCO (VARDAZ-COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - J 3S cabinovia

stazione Vardaz	Ef1*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da stazione Vardaz a P1	Ef1*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P1	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P1 a P2	Ef1*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P2	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	Ef1*, Ee4*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P3	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P3 a P4	Ef1*	Ef12*, Ef5*	-	-	-	L-80			
pilone P4	-	Ef5*	-	-	-	-			
linea da P4 a stazione colle Sup. Cime Bianche	-	Ef5*	-	-	-	-			
stazione colle Sup. Cime Bianche	-	Ef5*, Eh7*	-	-	-	-			

SOLUZIONE 3

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)

III° TRONCO (LAGHI CIME BIANCHE - COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - F cabinovia									
stazione Laghi Cime Bianche	-	Eh7*, Ee11*	-	-	-	L-80			
linea da stazione Laghi Cime Bianche a P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
pilone P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
linea da P1 a P2	-	Ee11*	-	-	-	L, L-20, L-80			
pilone P2	-	Ee11*	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	-	Ee11*, Eh7*	-	-	-	-			
pilone P3	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P3 a P4	-	Eh7*	-	-	-	L-20, L-80			
pilone P4	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
linea da P4 a P5	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
pilone P5	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P6 a P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P9	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P9 a stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	Eh7*	-	-	-	-			

(1) Interferenza con zona di tutela assoluta (ZTA) e/o con zona di rispetto (ZR) e/o con zona di protezione (ZP).

(2) Interferenza con lago (L) e/o con fascia di rispetto di 20 metri del lago (L-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri del lago (L-80).

Interferenza con zona umida (ZU) e/o con fascia di rispetto di 20 metri della zona umida (ZU-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri della zona umida (ZU-80).

(3) Si rimanda alla relazione specialistica del Geologo.

SOLUZIONE 4

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98 (2)	Art. 35 - LR 11/98 (3)	Art. 36 - LR 11/98 (3)	Art.37 - LR 11/98 (3)

I° TRONCO (FRACHEY-DJOMEIN) - C1 3S cabinovia									
stazione Frachey	Fa4*, Eg41*	-	-	-	-	-			
linea da stazione Frachey a P1	Fa4*, Eg41*	-	-	SI	-	-			
pilone P1	Eg41*	-	-	SI	-	-			
linea da P1 a P2	Eg41*, Ec9*, Ec7*, Eg42*, Ei19, Ae21	-	-	SI	SI	-			
pilone P2	Eg42*	-	-	SI	SI	-			
linea da P2 a P3	Eg42*, Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P3	Ef1*	-	-	-	SI	-			
linea da P3 a stazione Djomin	Ef1*	-	-	SI	SI	-			

II° TRONCO (DJOMEIN-COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - K 3S cabinovia									
stazione Djomein	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
linea da stazione Djomein a P1	Ef1*	-	-	-	SI	-			
pilone P1	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P1 a P2	Ef1*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P2	Ef1*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P2 a P3	Ef1*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P3	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P3 a P4	Ef1*	-	-	-	-	ZU-80			
pilone P4	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Ef1*, Ee4*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P5	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	Ef1*	Ef12*, E6*	-	-	-	-			
pilone P6	-	E6*	-	-	-	-			
linea da P6 a stazione Colle sup. Cime bianche	-	E6*	-	-	-	-			
stazione Colle Sup. Cime bianche	-	E6*, Eh7*	-	-	-	-			

SOLUZIONE 4

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)

III° TRONCO (LAGHI CIME BIANCHE - COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - F cabinovia									
stazione Laghi Cime Bianche	-	Eh7*, Ee11*	-	-	-	L-80			
linea da stazione Laghi Cime Bianche a P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
pilone P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
linea da P1 a P2	-	Ee11*	-	-	-	L, L-20, L-80			
pilone P2	-	Ee11*	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	-	Ee11*, Eh7*	-	-	-	-			
pilone P3	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P3 a P4	-	Eh7*	-	-	-	L-20, L-80			
pilone P4	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
linea da P4 a P5	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
pilone P5	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P6 a P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P9	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P9 a stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	Eh7*	-	-	-	-			

(1) Interferenza con zona di tutela assoluta (ZTA) e/o con zona di rispetto (ZR) e/o con zona di protezione (ZP).

(2) Interferenza con lago (L) e/o con fascia di rispetto di 20 metri del lago (L-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri del lago (L-80).

Interferenza con zona umida (ZU) e/o con fascia di rispetto di 20 metri della zona umida (ZU-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri della zona umida (ZU-80).

(3) Si rimanda alla relazione specialistica del Geologo.

SOLUZIONE 5

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98	Art. 35 - LR 11/98	Art. 36 - LR 11/98	Art.37 - LR 11/98
						(2)	(3)	(3)	(3)

I° TRONCO (FRACHEY-GAVINE) - E1 3S cabinovia									
stazione Frachey	Fa4*	-	-	-	-	-			
linea da stazione Frachey a P1	Fa4*, Eg41*, Ec9*, Ec7*, Eg42*, Ei24*, Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P1	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
linea da P1 a P2	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
pilone P2	Ef1*	-	ZP	SI	SI	-			
linea da P2 a stazione Gavine	Ef1*	-	ZP	SI	SI	-			

II° TRONCO (GAVINE-COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - Y 3S cabinovia									
stazione Gavine	Ef1*	-	ZP	SI	SI	-			
linea da stazione Gavine a P1	Ef1*	-	ZP	SI	SI	-			
pilone P1	Ef1*	-	-	SI	SI	-			
linea da P1 a P2	Ef1*	-	ZR	SI	SI	-			
pilone P2	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	Ef1*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P3	Ef1*	-	-	-	-	ZU-80			
linea da P3 a P4	Ef1*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P4	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P4 a P5	Ef1*, Ee4*	-	-	-	-	ZU, ZU-20, ZU-80			
pilone P5	Ef1*	-	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	Ef1*	Ef12*, E65*	-	-	-	L-80			
pilone P6	-	E65*	-	-	-	-			
linea da P6 a stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	E65*	-	-	-	-			
stazione Colle Sup. Cime Bianche	-	E65*, Eh7*	-	-	-	-			

SOLUZIONE 5

STAZIONE / LINEA / PILONE (Pxx)	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98 (2)	Art. 35 - LR 11/98 (3)	Art. 36 - LR 11/98 (3)	Art.37 - LR 11/98 (3)
III° TRONCO (LAGHI CIME BIANCHE - COLLE SUPERIORE CIME BIANCHE) - F cabinovia									
stazione Laghi Cime Bianche	-	Eh7*, Ee11*	-	-	-	L-80			
linea da stazione Laghi Cime Bianche a P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
pilone P1	-	Ee11*	-	-	-	L-20			
linea da P1 a P2	-	Ee11*	-	-	-	L, L-20, L-80			
pilone P2	-	Ee11*	-	-	-	-			
linea da P2 a P3	-	Ee11*, Eh7*	-	-	-	-			
pilone P3	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P3 a P4	-	Eh7*	-	-	-	L-20, L-80			
pilone P4	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
linea da P4 a P5	-	Eh7*	-	-	-	L-80			
pilone P5	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P5 a P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P6	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P6 a P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P7	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P7 a P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone P8	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P8 a P9	-	Eh7*	-	-	-	-			
pilone 9	-	Eh7*	-	-	-	-			
linea da P9 a stazione Colle Sup.Cime Bianche	-	Eh7*	-	-	-	-			

(1) Interferenza con zona di tutela assoluta (ZTA) e/o con zona di rispetto (ZR) e/o con zona di protezione (ZP).
(2) Interferenza con lago (L) e/o con fascia di rispetto di 20 metri del lago (L-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri del lago (L-80).
Interferenza con zona umida (ZU) e/o con fascia di rispetto di 20 metri della zona umida (ZU-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri della zona umida (ZU-80).
(3) Si rimanda alla relazione specialistica del Geologo.

6.2 Tabella di confronto tra pista veicolare di servizio e i PRG (sottozone - sorgenti - bosco di tutela - ambiti inedificabili)

PISTA VEICOLARE

PISTA VEICOLARE	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98 (2)	Art. 35 - LR 11/98 (3)	Art. 36 - LR 11/98 (3)	Art.37 - LR 11/98 (3)
pista veicolare	Ef1*	-	ZR	Si	Si	-			

(1) Interferenza con zona di tutela assoluta (ZTA) e/o con zona di rispetto (ZR) e/o con zona di protezione (ZP).

(2) Interferenza con lago (L) e/o con fascia di rispetto di 20 metri del lago (L-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri del lago (L-80).

Interferenza con zona umida (ZU) e/o con fascia di rispetto di 20 metri della zona umida (ZU-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri della zona umida (ZU-80).

(3) Si rimanda alla relazione specialistica del Geologo.

6.3 Tabella di confronto tra tracciato fuori pista Plan Sometta-Vardaz e i PRG (sottozone - sorgenti - bosco di tutela - ambiti inedificabili)

TRACCIATO FUORI PISTA SCI PLAN SOMETTA - VARDAZ

TRACCIATO FUORI PISTA SCI PLAN SOMETTA - VARDAZ	SOTTOZONE		VINCOLI		AMBITI INEDIFICABILI				
	AYAS	VALTOURNENCHE	SORGENTI	BOSCO TUTELA	BOSCHI	LAGHI E ZONE UMIDE	FRANE	INONDAZIONI	VALANGHE
			(1)		Art. 33 - LR 11/98	Art. 34 - LR 11/98 (2)	Art. 35 - LR 11/98 (3)	Art. 36 - LR 11/98 (3)	Art.37 - LR 11/98 (3)
tracciato fuori pista sci Plan Sometta - Vardaz	Ef1*	-	-	-	-	L, L-20, L-80, ZU, ZU-20, ZU-80			

(1) Interferenza con zona di tutela assoluta (ZTA) e/o con zona di rispetto (ZR) e/o con zona di protezione (ZP).

(2) Interferenza con lago (L) e/o con fascia di rispetto di 20 metri del lago (L-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri del lago (L-80).

Interferenza con zona umida (ZU) e/o con fascia di rispetto di 20 metri della zona umida (ZU-20) e/o con fascia di rispetto di 80 metri della zona umida (ZU-80).

(3) Si rimanda alla relazione specialistica del Geologo.