

COMUNE DI CANAZEI

PROVINCIA DI TRENTO

COMUN DE CIANACEI

PROVINCIA DE TRENT



PRG

PIANO REGOLATORE GENERALE

VARIANTE 2018

Art.39 e 44 della L.P. 4 agosto 2015 n.5

PIAN GENERAL DE FABRICA

MUDAMENT 2018

Art.39 e 44 della L.P. 4 agosto 2015 n.5

VARIANTI 26.11-26.12-26.13

RELAZIONE A SUPPORTO DELLE VARIANTI RELATIVE AGLI AMPLIAMENTI DELLE AREE SCIABILI

PROGETTO REDATTO DA:

Ing. Matteo Giuliani

ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROV. DI TRENTO

dott. ing. MATTEO GIULIANI

ing. civile e ambientale,
industriale e dell'informazione
iscriz. Albo N°2459 - Sez. A degli ingegneri

Prima adozione – Delibera del Commissario Ad Acta n. 02 di data 02.12.2021
Adozione definitiva – Delibera del Commissario Ad Acta n. 01 di data 09.08.2022

Approvazione PAT Delibera G.P. n. ___ di data __.__.__.

Pubblicazione BUR n. ___ di data __.__.__.

1	PREMESSA.....	2
2	PERCORSO PARTECIPATIVO DI ANALISI DELLE OSSERVAZIONI E MODIFICA DELLE VARIANTI	3
3	CONTENUTI DELLA VARIANTE 26.11: AREA SCIABILE CIAMPAC – CAMPO SCUOLA	4
3.1	Descrizione della proposta e degli elementi resi possibili dalla sua attuazione	4
3.2	Analisi dei flussi di accesso degli sciatori	11
3.3	Approfondimento sulla fattibilità geologica degli interventi	13
3.4	Considerazioni sulla valenza turistica locale della proposta e sui suoi possibili sviluppi ..	14
4	CONTENUTI DELLE VARIANTI 26.12 E 26.13: AREA SCIABILE BELVEDERE – COL SALEI	16
4.1	Descrizione della proposta e degli elementi resi possibili dalla sua attuazione	16
4.2	Considerazioni sulla valenza turistica della proposta e sugli spazi a parcheggio.....	17

1 PREMESSA

Con Delibera del Commissario ad Acta n.1 di data 09/08/2022 il Comune di Canazei ha approvato in adozione definitiva la Variante 2018 al Piano Regolatore Comunale sulla quale la Provincia si espressa con nota PAT Prot. S013/2022/18.2.2-2021-165 GB – MME (Prot. Comunale 8495 D.D.12/12/2022).

Le osservazioni relative alle varianti puntuali sono state accolte apportando alcune modifiche agli elaborati di Piano e alla Relazione Illustrativa.

Per quanto riguarda le aree sciabili il percorso di analisi e valutazione delle osservazioni è stato diverso a seconda della zona interessata dalla proposta di ampliamento; in particolare:

- per l'area Marmolada – Pian dei Fiacconi (varianti 26.1.A, 26.1.B e 26.1.C) le proposte di ampliamento sono state stralciate in ottemperanza a quanto espresso nella nota di trasmissione della relazione di aggiornamento ghiacciaio Marmolada emessa dal Dipartimento Protezione Civile, Foreste e Fauna d.d. 16/11/2022 (Prot. n. 784720) a seguito dei tragici eventi occorsi il 03/07/2022;
- per la variante 26.10 (Ampliamento per bacino artificiale Ciampac) si è ridotta l'estensione dell'ampliamento circoscrivendo l'area di variante alla sola superficie sulla quale si prevede possa essere effettivamente realizzato l'intervento più un buffer di ampiezza 25 m per consentire le necessarie movimentazioni e manutenzioni;
- per le aree Ciampac – Campo scuola (variante 26.11) e Belvedere – Col Salei (varianti 26.12 e 26.13) il percorso è stato piuttosto articolato e ha coinvolto, oltre all'Amministrazione e ai Servizi provinciali richiedenti, anche gli stakeholder sul territorio.

La presente relazione viene, quindi, redatta specificatamente per le varianti 26.11, 26.12 e 26.13 allo scopo di:

- descrivere quanto sviluppato nel corso dei primi mesi del 2023 al fine di giungere ad una proposta di variante condivisa che permetta di completare l'iter approvativo della Variante 2018;
- dare risposta alle osservazioni dei Servizi provinciali motivando ulteriormente le necessità di ampliamento proposte e dimostrandone la valenza locale e non sovracomunale.

Dopo la consegna avvenuta in data 19/05/2023 vi sono state ulteriori concertazioni con il Servizio Urbanistica a seguito delle quali la variante 26.11 relativa all'area Ciampac – Campo Scuola è stata ulteriormente modificata ed inserita nel tematismo D8 – Area sciabile locale.

Si provvede quindi ad aggiornare il testo e le immagini.

2 PERCORSO PARTECIPATIVO DI ANALISI DELLE OSSERVAZIONI E MODIFICA DELLE VARIANTI

A seguito della nota PAT Prot. S013/2022/18.2.2-2021-165 GB – MME (Prot. Comunale 8495 D.D.12/12/2022) sono stati messi in atto i seguenti momenti di condivisione:

1. In data 12/01/2023 incontro con il dirigente generale dott. Andreatta, il dirigente del Servizio Urbanistica dott. Romano Stanchina, il tecnico del Servizio Urbanistica ing. Guido Benedetti, il Sindaco del Comune di Canazei dott. Giovanni Bernard, il Segretario comunale, il Commissario Ad Acta e il progettista incaricato della redazione della Variante al PRG.
2. In data 25/01/2023 a Canazei, presente l'Amministrazione, il Commissario Ad Acta e il progettista incaricato hanno incontrato un rappresentante delle Società SITC S.p.A. – Ciampac e Contrin S.p.A. (sig. Daniele Dezulian) e un rappresentante della Scuola Sci Canazei (sig. Dino Davarda) in qualità di Stakeholders per le varianti in argomento: l'incontro era finalizzato a:
 - rendere edotti i presenti interessati circa le problematiche evidenziate dalla nota PAT sulle aree sciabili;
 - valutare come poter modificare e/o ridimensionare le aree oggetto di variante in relazione ad una razionalizzazione del sistema piste impianti consolidato sul territorio comunale e ai possibili sviluppi futuri da parte dei soggetti portatori di interesse.
3. In data 22/02/2022 il Commissario Ad Acta e il progettista incaricato hanno presentato al Servizio Urbanistica (nelle persone del dirigente dott. Romano Stanchina e del tecnico dott. Matteo Merzliak), in via informale, le proposte di modifica pervenute dagli stakeholder, che sono poi state perfezionate graficamente e in termini di NTA negli elaborati di Piano.
4. In seguito a contatti telefonici con i tecnici e funzionari del Servizio Urbanistica, finalizzati al perfezionamento dei documenti di Piano, è stato elaborato il presente documento.
5. A seguito di ulteriori concertazioni avvenute dopo la consegna di data 19/05/2023 la variante 26.11 relativa all'area Ciampac – Campo Scuola è stata ulteriormente modificata ed inserita nel tematismo D8 – Area sciabile locale.

3 CONTENUTI DELLA VARIANTE 26.11: AREA SCIABILE CIAMPAC – CAMPO SCUOLA

3.1 Descrizione della proposta e degli elementi resi possibili dalla sua attuazione

L'area interessata dall'ampliamento dell'area sciabile si sviluppa in sinistra Avisio a monte della località Alba di Canazei e si congiunge alle quote maggiori (Sela dal Brunech 2470 m s.l.m.) con l'area sciabile del Buffaure in Comune di Pozza di Fassa.

Approssimativamente fino alla stazione di monte della funivia Ciampac il versante si presenta boscato, prevalentemente con conifere, mentre le quote più elevate si presentano come ampie aree prative attraversate soltanto da piste forestali. La superficie interessata dall'ampliamento destinato ai nuovi collegamenti tra il campo scuola e il sistema di impianti e piste del Ciampac risulta boscata fin quasi alle prime abitazioni del paese, con un margine non molto ampio lasciato a prato subito a monte delle stesse.

L'area ricade quasi interamente nella tipologia forestale della pecceta altimontana tipica. La stazione in oggetto si caratterizza per l'esposizione poco assolata, di media pendenza, fresca. Le chiome sono relativamente dense su sottobosco a dominanza di specie microterme. L'area sommitale, a pendenza ridotta, in parte rientra nella tipologia a pecceta subalpina principalmente a causa dell'aumentare dell'elevazione; in questa zona la vegetazione risulta essere più rada e frastagliata, con frequenti e ampie aperture.

La zona attualmente già destinata dal PRG a campo scuola e snow-park si trova in fregio al torrente Avisio in prossimità del confine comunale, e occupa quasi interamente un'area classificata come SIB039003: si tratta della Ex discarica RSU di località Ciasates, bonificata dall'ente pubblico e inserita nell'anagrafe dei siti contaminati della PAT. Come specificato nelle NTA del PRG vigente "*gli interventi di bonifica sono validi con riguardo all'attuale destinazione urbanistica dell'area*", che non risulterà in alcun modo alterata dalla variante in esame.

Nel contesto sopra descritto il nuovo ampliamento permette una comunicazione attualmente inesistente tra campo scuola e skiarea eliminando numerosi spostamenti veicolari tra le due zone.

Inoltre, l'ampliamento dell'area sciabile in argomento permette la realizzazione di alcuni nuovi interventi ampiamente descritti nel seguito e precisamente normati nelle NTA; su richiesta dei servizi provinciali coinvolti nell'iter approvativo del Piano sono stati redatti anche due elaborati grafici relativi all'ipotesi di impianti e piste esposta nel seguito: la fattibilità di tale ipotesi sarà oggetto di futura analisi e approfondimento nelle sedi opportune. Gli elaborati di cui sopra sono i seguenti (allegati alla Relazione Illustrativa di Piano):

- A01 Allegato alla Relazione: Zona Ciampac – Campo Scuola: planimetria nuovi interventi;
- A02 Allegato alla Relazione: Zona Ciampac – Campo Scuola: profili e sezioni nuove piste.

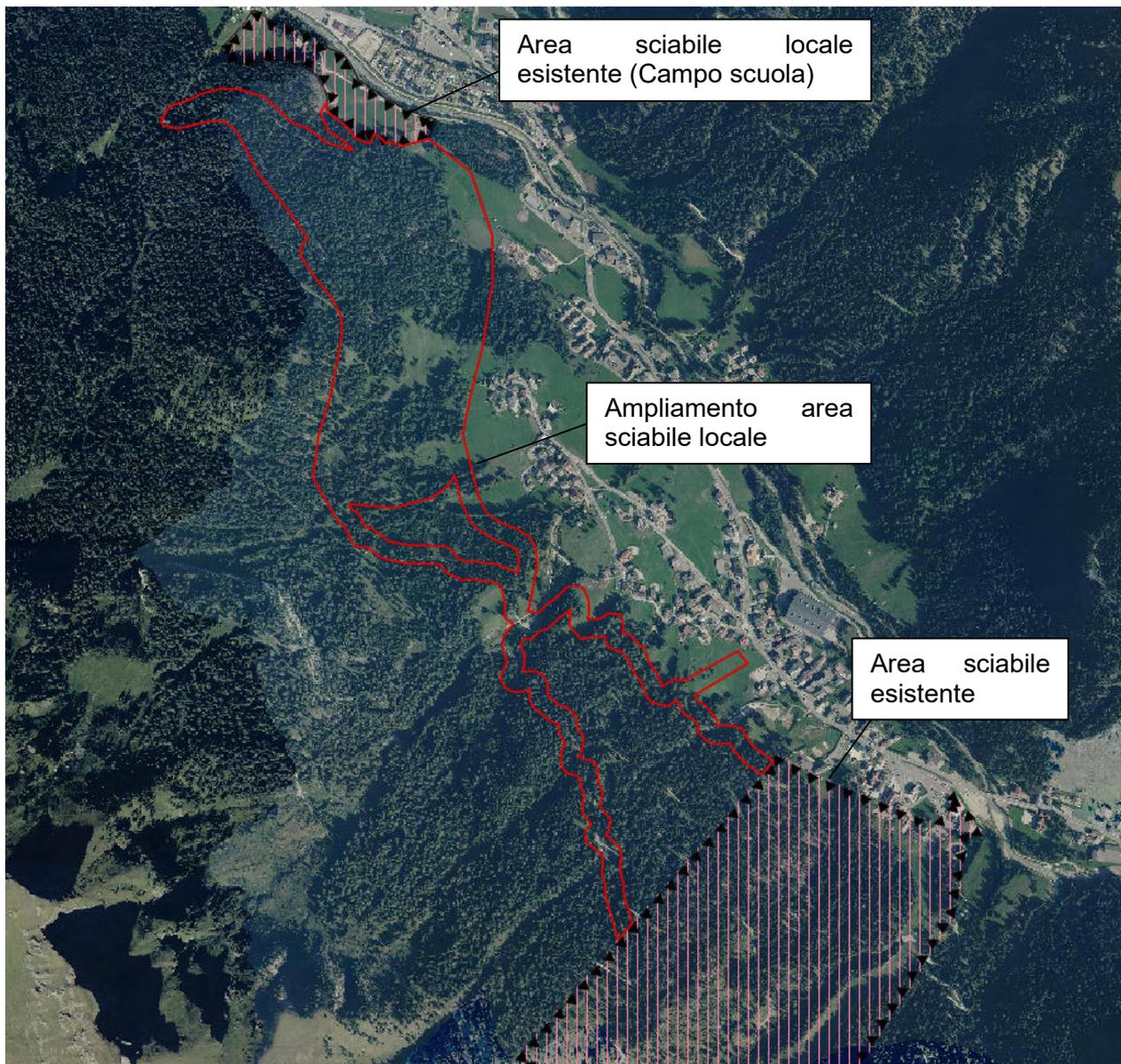


Figura 3.1: Individuazione su ortofoto dell'ampliamento dell'area sciabile locale.

1. Nuovo impianto a fune (1000 p/h)

Una seggiovia quadriposto ad agganciamento automatico, eventualmente dotata di cupola protettiva, si ritiene che possa essere la soluzione migliore per l'impianto a fune a servizio della nuova pista, così da garantire l'afflusso delle scuole di sci sulla pista "Campo scuola" e all'area Ciampac.

Dal confronto intercorso con gli stakeholder (scuola di sci Marmolada e le società impiantistiche SITC e Ciampac-Contrin) e da contatti avuti con ditte produttrici di impianti è emerso che la tipologia di impianto proposta risulta quella economicamente e tecnicamente più vantaggiosa per l'obiettivo previsto: infatti, impianti di dimensioni minori (sciovie, seggiovie a 2-3 posti) non vengono praticamente più realizzati e risulterebbero, quindi, di difficile gestione e manutenzione futura. Va considerato, inoltre, che questi stessi impianti teoricamente più "piccoli" raggiungono

comunque portate di 1000-1200 p/h, quindi analoghe a quella prevista dalla variante e normata nelle NTA.

Da incontri fatti con i rappresentanti delle realtà della zona il nuovo impianto è risultato di notevole interesse sia per la possibilità di offrire ai residenti e agli ospiti nuovi percorsi di movimento sci ai piedi, sia per offrire un'alternativa di impianto al riparo presso il fondovalle nelle giornate di forte vento in quota.

Anche per quanto riguarda la stagione estiva si ritiene che il nuovo impianto, ubicato in fondovalle in posizione di comodo accesso da parte delle persone presenti in paese, possa rivestire una notevole attrattiva in affiancamento alla cabinovia Belvedere. Quest'ultima risulta notevolmente usata nel periodo estivo per portarsi in quota e così partire per escursioni sia a piedi che in mountain bike; allo stesso modo il nuovo impianto a fune, che giunge a quote più basse dell'altro, potrà essere utilizzato dalle persone presenti in paese per escursioni a piedi meno impegnative presso il versante nord, ove sono presenti numerosi sentieri, e per tour in mountain bike sulle strade forestali presenti, compresa quella che si prevede di sistemare come pista invernale da slittino (vedasi dettagli nel successivo punto 7 "Pista da slittino"). Tale pista, avendo pendenze limitate poco superiori al 10%, potrà essere usata anche dai ciclisti meno esperti e come "palestra" di apprendimento per i più piccoli.

2. Nuova pista blu presso il campo scuola

La nuova pista in progetto che si diparte da quota 1656 fino a quota 1446 m s.l.m. sarà disposta sul versante rivolto a nord a monte delle abitazioni della località Soraperra; in tali zone, un tempo quasi esclusivamente prative, era presente uno skilift che gli sciatori più vecchi della zona ricordano ancora, ma che è entrato in disuso più di 30 anni fa. La pista giungerà nei pressi della piana del campo scuola e sarà ad una quota tale da non interferire nella parte di valle con la prevista nuova arteria stradale che dalla rotatoria di Canazei si prevede si diriga verso la montagna per entrare in galleria in direzione Campitello. Il dislivello complessivo della nuova pista sarà pari a 210 m per una lunghezza totale di 1150 m con larghezza pari a 40 m, la pendenza media si attesta sul 18%. Le pendenze della zona iniziale saranno prossime al 25% con punte locali molto ristrette del 30%; la zona di arrivo vede, invece, pendenze ridotte prossime al 6%.

La nuova pista permetterà agli utenti della zona del campo scuola di mettere in pratica ciò che hanno appena appreso senza doversi spostare nelle limitrofe skiaree con mezzi pubblici o privati. Come comunicato dal direttore della locale scuola di sci Marmolada, allo stato attuale la zona del campo scuola risulta slegata dal resto delle aree sciabili di Canazei e non è possibile raggiungere le zone del Ciampac, del Belvedere o del Col Rodella sci ai piedi. Il direttore ha anche fatto presente come risulti indispensabile per i neofiti dello sci poter utilizzare una pista in fondovalle nelle giornate di vento in quota; la pista risulta, infatti, protetta dalle raffiche di vento che solitamente per alcune giornate della stagione invernale si realizzano in quota le quali, oltre a creare notevole fastidio, determinano nei casi di più elevata intensità anche lo stop degli impianti che raggiungono le quote più elevate ed esposte.

La pista in progetto, oltre che per i neofiti, potrà essere una pista di ripiego per chi soggiorna in paese e vuole sciare solo per qualche ora mentre, magari a causa del forte vento, in quota gli impianti sono fermi. Da colloqui con i maestri di sci e con gli impiantisti della zona si ritiene che tale peculiarità risulti di notevole attrattiva per i presenti in paese, ma che non risulti di attrattiva per utenti provenienti dall'esterno. Sicché non si determineranno problematiche legate al numero di parcheggi legati ad autoveicoli provenienti da fuori Comune. Si evidenzia, inoltre, che il nuovo impianto a servizio della nuova pista non avrà portata tale da modificare in modo sostanziale l'attrattiva dell'area.

Data la quota pari a 1656 m che si prevede sia quella di arrivo del nuovo impianto gli

stakeholder locali hanno chiesto di verificare la possibilità di realizzazione di un collegamento verso la località Ciampac passando al di sopra delle aree abitate (vedasi dettagli tecnici nel successivo punto 3 “Nuovo skiweg Canazei – Ciampac”). Lo studio di fattibilità condotto ha rilevato che è realizzabile un percorso tipo skiweg, il quale permette di portare le persone che giungono in quota sopra Soraperra fino alla base delle piste del Ciampac, ove sono presenti due diversi impianti che portano il primo al Col dei Rossi e quindi alla skiarea Belvedere (Funifor), e il secondo nel cuore della skiarea del Ciampac (cabinovia). Il connubio costituito da nuovo impianto e nuova pista presso l’area campo scuola in aggiunta allo skiweg verso il Ciampac, potrà costituire una valida alternativa al raggiungimento di tutte le skiaree della zona partendo dalla zona campo scuola.

Per quanto riguarda le ricadute sulla mobilità degli utenti determinata da questa attrattiva di accesso alternativo alle piste in quota, si evidenzia che non si prevedono sostanziali nuovi accessi dall’esterno, ma solo locali incrementi di richiesta parcheggio facilmente gestibili; di questo si farà dettaglio in un apposito paragrafo. A fronte di una possibile diversa localizzazione della domanda di parcheggio si prevede una migliore circolazione di persone sci ai piedi con sicuri benefici ambientali e di riduzione della congestione di determinate vie di passaggio obbligate. Si ipotizza, infatti, un accesso meno congestionato alla skiarea Belvedere dall’impianto che parte da Canazei, in particolare nelle prime ore della giornata.

3. Nuovo skiweg Canazei – Ciampac

Il nuovo skiweg che si prevede si diparta da quota 1656 a monte di Soraperra e raggiunga la partenza degli impianti del Ciampac a quota 1496, avrà una lunghezza di 1832 m e una pendenza media del 9%. Lo studio di fattibilità prevede che attraversi a “mezza costa” il pendio rivolto a nord sopra Alba con una larghezza di circa 7 m, minima ampiezza necessaria per la corretta gestione del piano pista da parte dei mezzi che battono i tracciati. Con la pendenza di progetto si potrà giungere in pochi minuti e con velocità non elevate dall’arrivo del nuovo impianto presso il campo scuola alla zona di base del Ciampac, sede di due impianti di arroccamento. Lo skiweg attraversa, subito dopo la stazione di arrivo del nuovo impianto, un’area di pericolosità valanghiva che potrà essere gestita con opere di protezione attiva a monte della forestale esistente o con dei piani di gestione ad hoc. Dalle testimonianze le valanghe in zona non sono particolarmente frequenti e l’ultima segnalazione presente nella CLPV è del 1986.

Proseguendo verso valle si dovrà attraversare il compluvio del rio Cernadoi; si prevede che il transito sopra il rio avvenga presso il ponte esistente di recente costruzione localizzato a valle della nuova briglia a fessura con a tergo una cassa di deposito. Gli eventi valanghivi e di colata detritica saranno quindi fermati dalla nuova opera e per l’attraversamento di valle non si prevedono particolari problematiche. Naturalmente si verificherà se il ponte esistente necessita di allargamenti o di messa in sicurezza per l’utilizzo come skiweg, ma queste modifiche saranno oggetto delle successive fasi progettuali. Nel percorso dello skiweg verso la zona del Ciampac non si evidenziano particolari problematiche di tipo geomorfologico, tuttavia, saranno da analizzare nel dettaglio le modalità esecutive del nuovo tracciato tenendo ben presente le indicazioni di base avanzate dal geologo Valle (vedasi approfondimento sulla fattibilità geologica nel successivo capitolo 3.3).

Nel transito dello skiweg al di sopra della zona della piazza di Alba si potrà ipotizzare anche la realizzazione di un ascensore inclinato in modo da raccogliere con lo skiweg anche i residenti o gli ospiti localizzati presso Alba (vedasi dettagli tecnici nel successivo punto 5 “Ascensore inclinato”): tali persone potranno raggiungere gli impianti senza l’utilizzo di mezzi pubblici o privati circolanti su strada.

Per gli utilizzatori del nuovo impianto presso la scuola sci e successivamente dello skiweg,

per quanto riguarda il rientro serale o di fine sciata, si potrà pensare al potenziamento degli skibus già presenti o alla previsione, come si riporta nel successivo punto 4, di una pista di rientro dalla skiarea Ciampac utilizzando la strada forestale esistente. Per chi, invece, ha utilizzato il nuovo percorso di accesso alle aree da sci in quota partendo dalla zona del campo scuola, si potrà anche pensare ad un rientro tramite la discesa con l'impianto Belvedere che dista poche centinaia di metri dal parcheggio della scuola di sci. Per quanto attiene alla gestione e occupazione dei parcheggi esistenti e in progetto si rimanda all'apposito paragrafo (vedasi successivo punto 6 "Parcheggi esistenti e in progetto").

Il tracciato descritto si potrebbe configurare anche come percorso ludico/ricreativo, una sorta di pista "nel bosco" con possibilità didattiche che contemplino anche la conoscenza della flora e della fauna selvatica.

4. Nuovo skiweg Ciampac – Canazei

Come riportato nell'Allegato A01 si sono ipotizzati anche ulteriori altri collegamenti tra la zona del Ciampac e la zona del Campo scuola. A quota 1940 ha inizio una strada forestale che taglia il versante della valle del Ciampac e si dirige verso Alba scendendo con pendenze in alcuni punti sostenute e con alcuni tornanti.

Tale strada, di larghezza in alcuni punti inferiore ai 3 m, raggiunge, sempre in pendenza, il ponte a valle della briglia a fessura sul rio Cernadoi che si intende utilizzare per lo skiweg in progetto previsto in direzione opposta. A valle del ponte sarà possibile la realizzazione di un tratto ex novo di skiweg che si va a riagganciare alla pista blu in progetto, permettendo di chiudere verso il campo scuola il percorso di ritorno. Come già accennato le pendenze del primo tratto di strada forestale che potrebbe essere adattata a skiweg sono dell'ordine del 15% con punte superiori al 20%; i tratti più pendenti potranno essere bypassati da nuovi tratti di maggiore lunghezza che permettano di riportare la pendenza media a valori prossimi al 12%. Prima di arrivare al ponte sul rio Cernadoi la strada forestale si incontra con un'altra strada forestale che si dirige verso il Ciampac. Tale strada potrà essere adattata a skiweg per un primo tratto e poi, quando questa inizia a salire, si potrà realizzare un nuovo tratto di tracciato che permetta di raggiungere la base delle piste del Ciampac, ove giunge anche lo skiweg proveniente dal nuovo impianto.

Contrariamente allo skiweg di collegamento tra l'arrivo del nuovo impianto a servizio del campo scuola, per il quale si prevede un nuovo tracciato, per gli skiweg di ritorno dal Ciampac si prevede quasi esclusivamente l'utilizzo di strade forestali esistenti con i dovuti aggiustamenti e allargamenti per arrivare ad una larghezza di circa 7 metri, minima ampiezza necessaria per la corretta gestione del piano pista da parte dei mezzi che battono i tracciati.

Il tracciato descritto si potrebbe configurare anche come percorso ludico/ricreativo, una sorta di pista "nel bosco" con possibilità didattiche che contemplino anche la conoscenza della flora e la fauna selvatica.

5. Ascensore inclinato

Nella zona della piazza di Alba si è previsto che l'area sciabile scenda fino quasi alla strada in modo tale che presso il pendio a prato presente subito a monte possa trovar posto un ascensore inclinato in grado di portare in quota i residenti e gli ospiti in loco. A circa una cinquantina di metri a monte della piazza di Alba si prevede, infatti, possa essere realizzato uno skiweg che colleghi l'arrivo della nuova pista blu presso il campo scuola con la base dell'area sciabile del Ciampac (vedasi precedente punto 3 "Nuovo skiweg Canazei - Ciampac").

Un piccolo impianto di risalita che porti in quota presso lo skiweg gli sciatori della zona permetterà di far sì che gli stessi raggiungano la partenza degli impianti sci ai piedi. Anche il rientro potrà avvenire sci ai piedi utilizzando la superficie prativa che è da sempre utilizzata dagli abitanti della zona. Sarà da valutare attentamente con le società impiantistiche in loco e gli albergatori la fattibilità economica dell'ascensore inclinato, tuttavia, si rimarca la peculiarità di creare dei percorsi di movimento degli sciatori alternativi alla strada.

Si evidenzia infine che impianti di risalita di questo tipo sono già presenti nelle località sciistiche di Solda e della Val Badia.

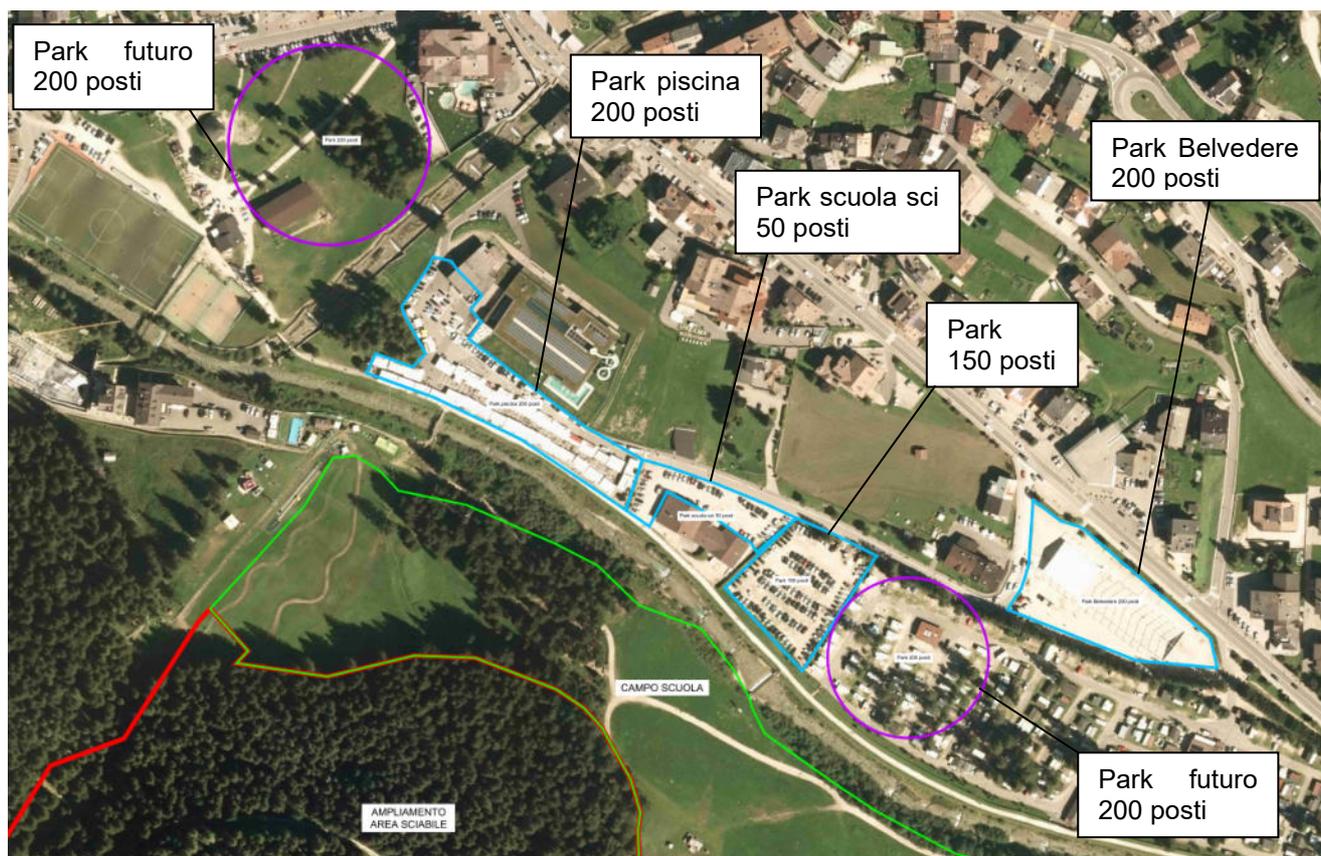
6. Parcheggi esistenti e in progetto

Per quanto attiene alla disponibilità di parcheggi nella zona campo scuola si è realizzata un'analisi ad hoc con la stima dei posti macchina allo stato attuale e con delle previsioni per il futuro (vedasi immagine seguente).

Le previsioni di futuri posti macchina sono state comunicate dall'Amministrazione pubblica che negli ultimi anni ha cercato di rispondere alla domanda di parcheggi sia per le attività legate allo sci che per le altre attività del centro di Canazei.

Una prima area di nuova realizzazione di parcheggi e verde pubblico è prevista presso l'area a parco giochi sita in destra dell'Antermont, mentre una seconda area con parcheggi e verde pubblico è prevista in sostituzione del campeggio esistente, qualora almeno una parte di esso venga spostata in altra area. Nell'ipotesi di realizzazione di una nuova area a verde con parcheggi lungo l'Avisio nei pressi dell'attuale parcheggio vicino alla scuola di sci si dovrà considerare la possibilità che risulti necessario un nuovo ponte sull'Avisio nella posizione ove attualmente si installa ad inizio inverno quello provvisorio.

Per la stima dei flussi di traffico occorre, però, fare attenzione alle dinamiche che potrebbero instaurarsi con la realizzazione dell'impianto a fune con pista blu e dello skiweg di collegamento con il Ciampac: i nuovi utilizzatori di tale percorso per l'accesso alle skiaree in quota si stima vengano sottratti da quelli che allo stato attuale utilizzano la cabinovia Belvedere (spesso intasata nelle ore del mattino). Il parcheggio dell'impianto Belvedere dista solo una cinquantina di metri dal parcheggio presso la scuola sci e quindi si realizzerà solamente uno spostamento di richiesta di parcheggi dall'una all'altra zona, con la possibilità che anche chi intende utilizzare il nuovo impianto per salire in quota vada a parcheggiare nel parcheggio vicino all'impianto Belvedere percorrendo qualche metro in più a piedi, ma con la consapevolezza di evitare code e intasamenti mattutini ai tornelli.



7. Pista da slittino

Utilizzando l'attuale sedime della strada forestale che da quota 1656 porta fino a quota 1446 presso la piana del campo scuola, sarà facilmente realizzabile anche una pista da slittino: la strada sterrata forestale ha una pendenza pressoché uniforme in discesa dal punto in cui si incontra con l'arrivo del previsto nuovo impianto a fune.

Le larghezze delle strade non sono uniformi e così il fondo, ma con dei limitati movimenti terra sarà possibile uniformare la larghezza ad un valore prossimo ai 3 m e sistemare gli avvallamenti esistenti; la differenza di quota tra zona di partenza e zona di arrivo porta ad un dislivello complessivo di 210 m per una lunghezza totale di 1885 m, quindi con pendenza media dell'11%, ottimale per una pista da slittino utilizzabile anche da bambini e persone non esperte.

Come sopra affermato l'arrivo della pista da slittino sarà localizzato nei pressi delle strutture del campo scuola e ciò sarà di grande utilità per gli utenti del nuovo percorso che troveranno al loro arrivo i servizi già presenti a loro disposizione. La fattibilità del percorso come pista da slittino è stata valutata con l'ausilio del personale della scuola di sci Marmolada, tuttavia, la progettazione dell'intervento non è ancora stata effettuata, anche se si ritengono non particolarmente invasivi gli interventi di sistemazione e allargamento del fondo stradale da effettuarsi, così come le opere di protezione, in particolare presso curve particolarmente accentuate o banchine con pendenze notevoli verso valle.

Dagli incontri intercorsi con gli stakeholder (scuola di sci Marmolada e le società impiantistiche SITC e Ciampac-Contrin) è emerso che questo tipo di infrastruttura, oggi completamente

mancante in alta Val di Fassa, risulta invece fortemente richiesta dagli ospiti come complemento o diversivo alla sciata tradizionale; anche questa infrastruttura potrebbe avere valenza bi-stagionale, convertendola in estate in percorso per bambini con biciclette da montagna, anche al fine di far apprendere la tecnica di guida delle stesse.

8. Zipline

L'impianto a fune in progetto è stato pensato anche per offrire la possibilità di portare in quota gli amanti delle discese veloci sospesi ad un cavo: presso il pendio in esame risulta, infatti, realizzabile per pendenze, lunghezze e tipologia di elementi arborei a cui agganciarsi, un percorso tipo ZIP LINE. Si tratta di un cavo d'acciaio sospeso tra due punti con quote differenti al quale ci si aggancia per una veloce discesa che regala la sensazione del volo libero.

Un'installazione simile è presente presso la zona Ciampedie a Vigo di Fassa ed è denominata FLY LINE CATINACCIO ROSENGARTEN. I punti di aggancio del cavo d'acciaio sono costituiti da elementi arborei adulti e il pendio in esame è costituito da un bosco di abeti adatto allo scopo.

L'installazione verrebbe utilizzata naturalmente in estate però, data la sua "leggerezza", potrà rimanere installata nelle sue parti strutturali anche durante le altre stagioni (inverno compreso).

3.2 Analisi dei flussi di accesso degli sciatori

Si riporta di seguito un'analisi, supportata dai dati di accesso degli sciatori agli odierni punti di arroccamento presenti nel territorio comunale (Canazei – Col dei Rossi, Alba – Col dei Rossi e Alba – Ciampac), che mostra le direzioni e le quantità degli sciatori in partenza dal fondovalle.

Allo stato attuale in una giornata festiva (sabato o domenica in alta stagione) si possono stimare, in media, i seguenti accessi alle varie aree sciabili:

-	Impianto Canazei – Col dei Rossi	5000 primi ingressi
-	Impianto Alba – Col dei Rossi (funifor)	2000 primi ingressi
-	Impianto Alba – Ciampac	1100 primi ingressi
-	Tappeti presso Campo Scuola	300 primi ingressi
-	Campo Scuola presso Ciampac in quota	150 primi ingressi.

Per avere un termine di paragone si evidenzia, inoltre, che, mediamente, sempre nei giorni di attività intensa, presso l'impianto di arroccamento della funivia del Col Rodella si hanno 3000 primi ingressi. Gli impianti e le piste di Canazei risultano poi inseriti nel Carosello del Sellaronda e quindi gli accessi possono a tutti gli effetti avvenire da vari punti in quota.

Per avere un ordine di grandezza dei posti macchina esistenti presso il fondovalle (a servizio degli impianti di arroccamento) si riporta che a Canazei sono presenti 200 posti auto presso il parcheggio della piscina, 200 presso il parcheggio antistante la cabinovia che porta a Col dei Rossi, 50+150 presso la Scuola Sci e 50 presso il campeggio. Come previsione futura si ipotizzano ulteriori altri 200+200 posti auto, che però non saranno realizzati in tempi brevi.

Presso la funivia di Campitello i posti macchina sono 470, mentre i posti macchina ad Alba sono in totale 570 considerando, oltre al parcheggio dell'impianto, anche i posti macchina nel piazzale antistante l'Avisio. I primi ingressi agli impianti sopra riportati sono relativi, quindi, sia a persone

che raggiungono gli impianti con un mezzo, sul quale mediamente sono presenti più persone, sia a persone che soggiornano a Canazei o nei dintorni e che raggiungono gli impianti a piedi o con i mezzi di trasporto pubblico o dedicato.

Con il collegamento tra la zona del Campo Scuola e il Ciampac si permetterà a numerosi “principianti” di poter accedere alle piste poste in quota senza dover utilizzare, assieme ai genitori o agli accompagnatori, i mezzi di trasporto per gli spostamenti. Oltre al mancato utilizzo dei mezzi di trasporto si eviterà anche l’occupazione di posti auto presso i parcheggi in paese (arroccamento Canazei – Col dei Rossi) o presso il parcheggio di Alba nelle adiacenze della SS 346 (Funifor e Ciampac). Da colloqui con i maestri della scuola sci è emersa anche la possibilità che, con il nuovo impianto, i residenti di Canazei siano in grado di raggiungere direttamente dal paese il campo scuola in quota al Ciampac utilizzato per l’appunto in maniera preponderante dai residenti.

Con lo scenario di realizzazione dell’intervento di collegamento tra l’area del Campo Scuola e l’area del comprensorio del Ciampac si determinerà uno spostamento dei flussi di traffico dalla strada, con mezzi di trasporto, alle piste, con sci ai piedi. Si prevede che i flussi di spostamento interesseranno un numero non particolarmente elevato di persone rispetto ai valori dei primi ingressi, quantificato in termini prossimi a 400-500 persone (numero di primi ingressi). La nuova pista con collegato impianto di risalita e gli skiweg in progetto, di andata e ritorno, costituiranno una sostanziale ottimizzazione e un idoneo completamento del sistema piste e impianti a livello locale (art. 35 delle norme di attuazione del PUP) e ciò risulta ad appannaggio del PRG comunale interessando una porzione di territorio all’interno dello stesso Comune di Canazei e andando sostanzialmente solo a modificare il flusso di sciatori in movimento sul territorio comunale. Non si prevedono incrementi dei flussi di sciatori provenienti dai territori limitrofi, ma la prospettata nuova mobilità renderà più fluido sia il movimento degli sciatori che il traffico di fondovalle.

Lo spostamento di persone pari a circa 400-500 (numero di primi ingressi) dalla strada alle piste non modificherà in modo sostanziale la mobilità generale del Comune, ma contribuirà a snellire il traffico cittadino e quello delle arterie stradali limitrofe agli impianti; in alcune ore (prima mattina) la viabilità è notevolmente rallentata e l’azione prevista porterà degli indubbi miglioramenti ai cittadini residenti e un’offerta di maggior qualità al turista proveniente da fuori comune.

L’ampliamento dell’area sciabile al di sopra di Alba, sarà utilizzato come detto per la realizzazione di due skiweg di completamento tra due diverse zone adibite allo sci, ora collegate solo via strada, e per la realizzazione di un breve impianto con relativa pista “facile” particolarmente adatta ai principianti che attualmente utilizzano il Campo Scuola. La nuova pista nei pressi del fondovalle, facilmente accessibile dall’abitato di Canazei e rivolta a nord, permetterà inoltre di offrire agli utenti una valida alternativa alle piste in quota che in caso di forte vento vedono chiusi al pubblico gli impianti di arroccamento.

Le nuove previsioni del PRG per l’area tra il campo Scuola e il Ciampac completeranno, quindi, l’offerta del Comune per gli sciatori che negli anni sono risultati sempre più esigenti, stante anche l’elevatissima offerta proposta da parte dei limitrofi territori altoatesini.

Naturalmente saranno gli attuali stakeholder “Scuola di sci Marmolada”, “SITC” e “Ciampac-Contrin” che valuteranno la fattibilità economica dei tracciati degli skiweg, della nuova pista e del nuovo impianto a fune; le scelte tipologiche saranno sviluppate in modo dettagliato nella fase di progettazione definitiva.

Anche per quanto riguarda la stagione estiva si ritiene che la prevista estensione dell’area sciabile in oggetto risulti di notevole attrattiva per le persone che alloggiano in paese o che vi arrivano per una singola giornata di vacanza. Il nuovo impianto potrà essere utilizzato per portarsi in quota (con e senza bicicletta) e così partire per escursioni lungo i numerosi sentieri presenti presso il

versante.

3.3 Approfondimento sulla fattibilità geologica degli interventi

La zona di partenza del nuovo impianto funiviario nonché il primo tratto della pista blu fino alla sezione 17 si sviluppano nell'ambito delle alluvioni terrazzate di fondovalle al piede del versante più acclive costituito dalle rocce vulcaniche appartenenti alla F.ne di Fernazza, qui rappresentate da colate a pillow e pillow-brecce. La zona è esente da forme di dissesto più generali mentre localmente e in corrispondenza dello scavo previsto tra le sezioni n.21-18 verranno valutati i rapporti tra questo e le caratteristiche dell'ammasso adeguando l'approccio progettuale.

Le aree di versante interessate dalla nuova pista e dal nuovo impianto a fune si caratterizzano per la presenza del substrato roccioso costituito principalmente da prevalenti banchi calcarei seguiti da marne e calcareniti-siltiti piuttosto deteriorabili e che concorrono alla formazione di coltri eluvio-colluviali di spessore variabile. Nell'ambito interessato dalla pista e in prossimità della testata della prima vallecola a salire, si riscontra la presenza di una zona di denudamento per smottamento; la sistemazione a rilevato dei materiali di scavo provenienti dalle zone superiori consentiranno di bonificare contestualmente la zona di dissesto. Ovviamente considerando la morfologia ad impluvio un'analisi delle portate afferenti le superfici scolanti fornirà i dettagli per gli adeguati accorgimenti specifici.

Proseguendo verso monte la pista si sviluppa in ambiti in cui si osservano le coltri di cui sopra fino in prossimità della sezione n.4 laddove si entra in un ampio areale di versante caratterizzato dall'accumulo di materiali di una vecchia frana in roccia proveniente dalle pareti rocciose dove la nicchia di distacco originale si apriva al passaggio tra Dolomia anisica (F.ne di Contrin) e conglomerato di Richthofen e le sottostanti siltiti del Membro di Campill. Attualmente la frana si propone in qualità di paleo accumulo ampiamente rivegetato e privo di potenzialità evolutive. Lo stesso deposito verrebbe interessato dalla stazione di monte.

Da qui si diparte lo skiweg diretto al Ciampac secondo un tracciato a mezza costa in un versante che fino in prossimità della sezione 11 si caratterizza ancora per la presenza dei calcari-marnosi del Membro di Siusi e non presenta particolari indizi di dissesto. Dalla sezione 11 in poi si entra decisamente nei litotipi ladinici afferenti il Caotico Eterogeneo, a caratterizzare un versante variamente acclive e privo di dissesti fino alla sez.26. L'ammasso roccioso si caratterizza per la presenza di grosse bancate essenzialmente vulcanoclastiche con ialoclastiti e torbiditi. Generalmente non presenta condizioni di dissesto date anche le condizioni di moderata acclività.

Proseguendo si attraversa un grande accumulo di frana completamente rivegetato e stabilizzato attribuibile a dislocazioni di epoca glaciale fino a sbucare sui prati della località Solagna e nell'ambito dei grandi apparati deiettivi che caratterizzano l'intera area alberghiera di Alba in prossimità della stazione di valle della cabinovia Ciampac.

Le previsioni progettuali prospettate non si prevede possano essere realizzate in toto nei prossimi anni, ma delineano un quadro di sviluppo organico nei possibili collegamenti tra le diverse zone sciistiche. La nuova pista blu e lo skiweg in direzione Ciampac si ritiene siano le due opere che debbano essere realizzate in primis in quanto determinanti per dare uno sbocco al campo scuola e per creare un giro sci ai piedi attualmente non presente. Il percorso di ritorno al parcheggio presso la scuola sci potrà avvenire tramite gli skibus presenti, eventualmente con un loro potenziamento, magari con veicoli elettrici. Tali previsioni progettuali sono già state analizzate nei loro punti salienti con gli stakeholders della zona e hanno trovato una piena condivisione.

3.4 Considerazioni sulla valenza turistica locale della proposta e sui suoi possibili sviluppi

Sulla base della configurazione attuale del sistema piste-impianti del territorio comunale di Canazei e per quanto esposto sin qui in merito alla proposta di variante si ritiene che la valenza turistica di tale ampliamento sia di tipo prettamente locale.

Infatti, le caratteristiche progettuali del previsto nuovo impianto non permetteranno che possa sostituirsi alle cabinovie e funivie esistenti in quanto sia la portata ridotta (1000 p/h) che il tracciato di lunghezza contenuta, con punto di arrivo delocalizzato rispetto agli altri impianti, non saranno in grado di fornire una sostanziale riduzione dei tempi di accesso al carosello: uno sciatore che utilizzasse il nuovo impianto dovrebbe comunque percorrere lo skiweg in direzione Ciampac e poi per forza utilizzare uno dei due impianti esistenti ad Alba e quindi non avrebbe nessun effettivo beneficio in termini di tempistiche di accesso al carosello "Sellaronda".

Viceversa, un accompagnatore di un utente della scuola sci potrebbe poi avere un accesso più semplice al carosello senza dover nuovamente spostare la propria vettura verso gli arroccamenti esistenti.

Analogamente nel percorso di rientro, il buon senso fa supporre che il nuovo percorso di discesa (skiweg) in direzione Campo scuola sarà ad uso esclusivo di chi ha il proprio veicolo parcheggiato nei pressi della Scuola sci (quindi per un numero di passaggi strettamente legato ai posti auto disponibili, vedasi punto 6 del precedente capitolo 3.1) e di chi risiede a Canazei nelle immediate vicinanze.

Viste le caratteristiche geometriche dei tracciati proposti non si ritiene che essi possano in alcun modo risultare di interesse per sciatori che raggiungono queste zone per percorrere il carosello del "Sellaronda", rinomato e attrattivo sia da un punto di vista prettamente sportivo (difficoltà, lunghezza e varietà dei tracciati) che da un punto di vista paesaggistico (possibilità di accedere a passi e territori in quota di indiscussa valenza). Si ritiene, quindi, estremamente improbabile un utilizzo dei nuovi percorsi da parte dei frequentatori esterni alla Scuola sci e diversi dai rientri di fine sciata, con le limitazioni sopra esposte legate alla disponibilità limitata di posti auto.

Per quanto riguarda la portata oraria degli skiweg proposti, in base agli standard in uso in provincia di Trento che si basano sulla larghezza del tracciato, essa è quantificabile in circa 180-200 p/h: si fa notare che questa dimensione è di gran lunga inferiore a quella delle piste del "Sellaronda", che presentano singolarmente portate minime di 1200 p/h e che insieme formano un circuito da circa 10000 p/h. Risulta evidente, quindi, che i nuovi tracciati sono caratterizzati da dimensioni e potere attrattivo di gran lunga inferiori a quelli del carosello "Sellaronda", del quale si esclude potranno diventare parte attiva ed attrattiva al punto da incidere significativamente sui flussi turistici.

Non si ritiene che il nuovo impianto, pur costituendo un ulteriore accesso ai comprensori sciistici della Val di Fassa, possa essere funzionale ad avere una valenza sovracomunale o di interesse più ampio (Comunità). L'ottimizzazione e il completamento del sistema piste e impianti a livello locale permettono di perseguire una maggior qualità di offerta ma non risultano in grado di acquisire, nel tempo, un'importanza tale da spostare in modo significativo flussi di sciatori rispetto ai tradizionali percorsi turistici già molto rinomati e affermati.

La dimensione del nuovo impianto in progetto, che permetterà agli utenti del campo scuola di testare le nozioni appena assimilate su una pista di limitata difficoltà (azzurra), sarà adeguata alle previsioni di accesso presso l'area e avrà un limite superiore di 1000 persone /ora, valore che è stato validato sia dalla società impiantistica SITC che dalla locale Scuola di Sci. Con una portata limitata a 1000 persone/ora e con un impianto quadriposto sarà possibile offrire un adeguato

servizio agli utenti della zona Campo scuola senza creare una particolare attrattiva per gli sciatori del carosello "Sellaronda". Un impianto di limitate dimensioni come quello in progetto permetterà anche di raggiungere l'area del Ciampac sci ai piedi a quei turisti che avranno parcheggiato presso Canazei senza però costituire particolare attrattiva per gli utenti provenienti dall'esterno.

Come evidenziato in precedenza, in considerazione dell'offerta turistica complessiva del territorio di Canazei e della sua vicinanza e collegamento con i vicini comprensori, le società impiantiste della zona hanno ribadito che non vi è l'intenzione di realizzare alcun collegamento sciistico di alta portata, anche perché l'orografia dei luoghi imporrebbe uno sforzo realizzativo ed economico che non pare giustificato.

Si rimarca, inoltre, che l'impianto normativo costruito a supporto della proposta di variante, che ha visto la modifica dell'art. 57 – "Aree sciabili locali" per l'inserimento di specifiche indicazioni in merito alle caratteristiche geometriche e progettuali sia dell'impianto che dei nuovi tracciati da discesa, non permette futuri ampliamenti a meno di successive varianti al PRG. Lo sviluppo di eventuali modifiche dovrà, quindi, essere oggetto di una nuova variante al PRG con la sottoposizione ad un iter approvativo e di valutazione ambientale sovraordinato rispetto ad un consueto intervento di modifica su tracciati esistenti.

Da quanto sopra esposto si può desumere che l'effettivo livello di attrattività delle modifiche di Variante possa rimanere nell'ambito prettamente locale e anche i possibili sviluppi futuri del sistema sciistico potranno avere ricadute limitate al solo livello comunale. Gli interventi proposti risultano, tuttavia, necessari per risolvere alcune carenze cruciali nell'offerta attuale di Canazei che, attendendo risposta ormai da lungo tempo, pongono il territorio in una posizione di svantaggio rispetto alle vicine stazioni sciistiche. Si ritiene fondamentale la risoluzione rapida di queste criticità per un territorio a forte vocazione turistica quale quello di Canazei, la cui economia ruota intorno alla frequentazione e soddisfazione dell'ospite.

Preme evidenziare, infine, che le fasi progettuali dell'impianto e delle piste/skiweg proposti dovranno comunque sottostare al consueto iter approvativo dei progetti di questo tipo atto a garantire la conformità delle opere alla normativa di settore vigente in materia e nello specifico al DPGP 22 settembre 1987, n. 11-51/Legisl. Emanazione del regolamento per l'esecuzione della legge provinciale 21 aprile 1987, n. 7 concernente "Disciplina delle linee funiviarie in servizio pubblico e delle piste da sci". Nelle successive fasi approvative saranno, dunque, esaminati nel dettaglio dai competenti Servizi provinciali tutti quegli aspetti tecnici, economici e realizzativi che caratterizzeranno le opere e che potranno essere approfonditi in modo da consolidare la valenza locale dell'ampliamento proposto in Variante.

4 CONTENUTI DELLE VARIANTI 26.12 E 26.13: AREA SCIABILE BELVEDERE – COL SALEI

4.1 Descrizione della proposta e degli elementi resi possibili dalla sua attuazione

L'area denominata Belvedere – Col Salei è caratterizzata dalla presenza delle strade SS48 delle Dolomiti e SS242, da boschi prevalentemente di conifere, dalle mughete di pino mugo, dalle aree prative, dai ghiaioni originatisi dal franamento dei massicci rocciosi e dalle piste da sci che scendono lungo i ripidi pendii.

Quest'area è interessata da un ampliamento piuttosto contenuto in corrispondenza del Sas d'Arbacia: esso, finalizzato alla possibilità di completamento di alcuni percorsi bike-downhill presenti in zona, viene strettamente regolamentato da uno specifico comma nelle NTA che preclude la possibilità di realizzare nuove piste da discesa in quella zona, ed è accompagnato dalla previsione di realizzazione di un nuovo impianto di risalita deputato a migliorare l'accessibilità all'area sciabile dal centro storico di Canazei.

Tale impianto, che si prevede venga realizzato tra quota 1485 e quota 1890, risulta essere con stazione di partenza compresa nell'area di variante 26.13 e stazione di monte compresa in area sciabile esistente e non richiede, quindi, ampliamenti di grande estensione dell'area sciabile.

Esso consentirà di creare una discesa sciistica verso Canazei, dal lato Pecol, per poi risalire nella direzione del Col Rodella, creando una valida alternativa al classico circuito "Sellaronda" (che oggi passa necessariamente per la località Pian Frataces), decongestionando i flussi e creando anche un passaggio di sciatori nel paese, cosa apprezzabile dal punto di vista turistico: Canazei ad oggi è l'unico centro abitato non attraversato dal Sellaronda, a differenza di Arabba, Corvara in Badia e Selva di Val Gardena, con evidenti mancate opportunità sotto l'aspetto turistico, culturale e commerciale.

L'accesso a tale area del comparto sciistico è di notevole importanza in quanto si crea un nuovo punto di arroccamento e ricircolo, seppure con portate limitate; la tipologia di impianto a fune prevista è quella della seggiovia a 6 posti ad agganciamento automatico, eventualmente dotata di cupola protettiva, con una portata massima di 1500 p/h.

Il nuovo impianto, di tipo leggero e con pochi veicoli, potrà essere di grande utilità per i residenti e gli ospiti della parte storica dell'abitato di Canazei, che non avranno bisogno di spostarsi con mezzi pubblici o privati per raggiungere gli impianti di risalita e immergersi nella skiarea Belvedere – Col Rodella; il nuovo impianto in progetto andrebbe, inoltre, a servire la pista localizzata a fianco del rio Antermont la quale allo stato attuale ha termine a quota 1485 senza alcun impianto di ricircolo e senza un ulteriore tratto di percorso di collegamento con la zona parcheggi.

La società impiantistica SITC ha proposto tale impianto per poter così alleggerire l'impianto di arroccamento Belvedere che nelle mattine delle giornate d'alta stagione risulta notevolmente congestionato dagli sciatori che vogliono salire in quota; tuttavia, è chiaro che tale impianto risulta appetibile solamente per le persone presenti in paese, mentre per quelle che arrivano dall'esterno potrà essere utilizzato solo per il ricircolo sulla pista che scende dall'Antermont. È eventualmente ipotizzabile un servizio di skibus (attualmente è presente solo un trenino che percorre un giro piuttosto lungo) in grado di collegare tale nuovo impianto con i parcheggi presenti tra la strada statale e l'Avisio. In proposito si rimanda alle considerazioni espresse nel capitolo successivo.

Impianti di questo tipo sono presenti in numerose località sciistiche e permettono di avere dei punti di accesso secondari alle aree sciabili in quota che possono risultare determinanti in caso di fermo impianto dei punti principali di arroccamento; un impianto del tipo ipotizzato non risulterà in grado di modificare sostanzialmente l'attrattiva sciistica del comparto del Col Rodella, ma potrà risultare un'opportunità in più per i presenti in paese di accedere alle skiaree in quota senza

congestionare la strada statale.

Come detto, **l'ampliamento di area sciabile proposto dalla VAR26.12 per la zona in esame non è legato alla realizzazione dell'impianto sopra descritto ma è strettamente funzionale alla previsione di completamento di tracciati di MTB-DOWNHILL**, per riservare a questa pratica sportiva sempre più spazi dedicati e defilati rispetto ad altri tipi di frequentazioni più classiche (escursioni, percorsi BIKE escursionistici).

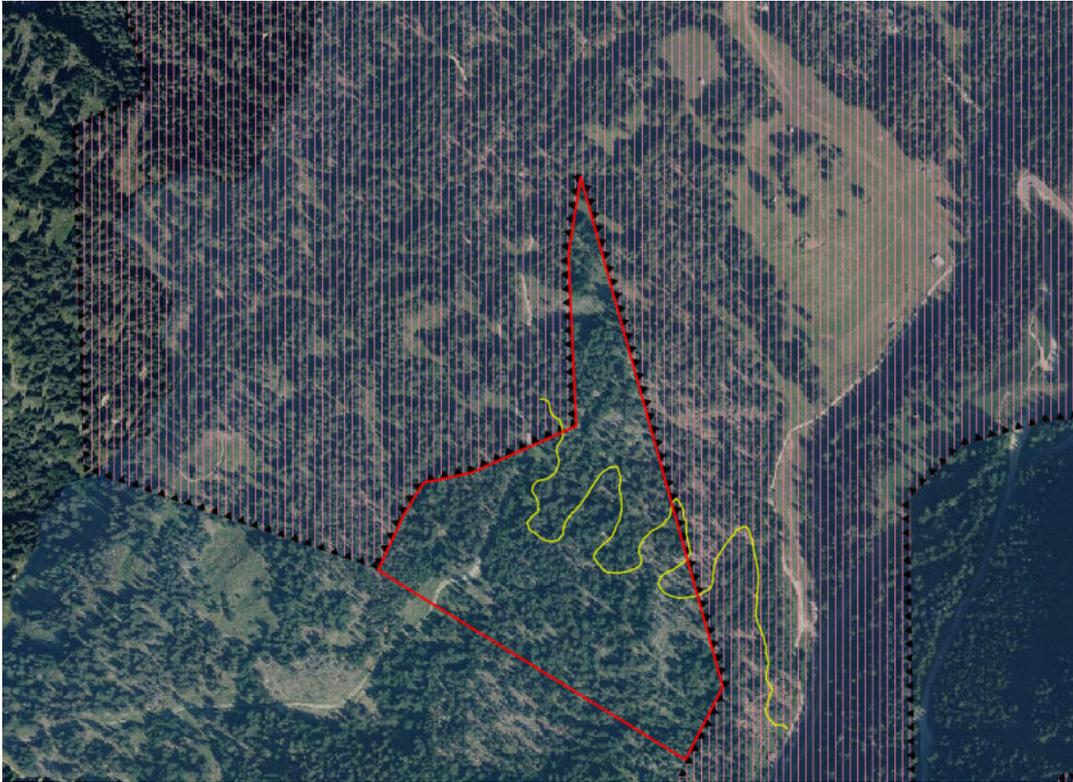


Figura 4.1: modifica area sciabile Belvedere – Val Salei (VAR26.12) finalizzata al completamento dei tracciati di MTB-Downhill della zona.

4.2 Considerazioni sulla valenza turistica della proposta e sugli spazi a parcheggio

Per quanto esposto sin qui il proposto impianto di arroccamento per la zona Belvedere-Col Salei presso il Sass D'Arbacia in direzione della Ski Area Col Rodella risulta, in effetti, vocato al ricircolo degli sciatori che scendono lungo la pista che costeggia l'Antermont (che altrimenti dovrebbero levare gli sci e raggiungere gli altri impianti o il parcheggio a piedi) e alla prima salita da parte degli utenti che soggiornano nell'abitato di Canazei.

Non è volontà della società impiantistica realizzare altre piste da sci su quel versante dotato di notevoli pendenze e affioramenti rocciosi e praticamente rivolto a sud. L'impianto in questione è una proposta progettuale avanzata già molti anni fa con la quale si cercava di rispondere sia al bisogno di un secondo punto di arroccamento dall'abitato di Canazei che di una possibilità di ricircolo degli sciatori al termine della pista a fianco dell'Antermont presso l'apice del conoide di Canazei.

L'impianto in progetto, mancando lo spazio a parcheggio adeguato, risulterà quindi solamente una "comoda" offerta per i villeggianti di Canazei e non apporterà un sostanziale beneficio in

termini di riduzione dei passaggi per il punto di arroccamento principale, che è quello della cabinovia Canazei – Col dei Rossi.

L'impianto che si propone non vedrà, quindi, una portata oraria elevata: si ipotizza di realizzare una seggiovia con area di imbarco di ridotte dimensioni in prossimità dell'Antermont, ma in zona notevolmente elevata rispetto al rio e quindi protetta rispetto alle possibili piene dello stesso.

L'arrivo nei pressi di quota 1890 si ipotizza possa avvenire in corrispondenza della pista che scende dal Col Rodella; tale previsione di nuovo impianto risulterà particolarmente appetibile solo per le persone presenti in paese, mentre per quelle che arrivano dall'esterno potrà essere utilizzato solo per il ricircolo sulla pista che scende in fianco all'Antermont.

In numerose località sciistiche delle Alpi sono presenti impianti di arroccamento di paese come quello prospettato e risultano importanti in caso di fermo impianto dei punti principali di arroccamento normalmente utilizzati dai turisti.

Per quanto riguarda gli spazi a parcheggio dei quali l'impianto dovrebbe essere dotato secondo l'art. 20 del Regolamento urbanistico-edilizio provinciale (L.P. 04/08/2015 n.15), quantificati in almeno 100 posti auto, in questa sede si espongono le seguenti considerazioni:

- dato che l'impianto vede la sua partenza in posizione prossima al nucleo dell'abitato di Canazei, risulta non possibile realizzare un parcheggio nei pressi dell'impianto stesso per motivi di spazio, trovandosi in un'area localizzata presso l'apice del conoide già densamente edificata, e per motivi legati alla dimensione delle vie di percorrenza presso il centro storico. Le strade presenti in quest'area sono molto strette e non adatte ad ospitare il traffico in arrivo alla stazione di valle del proposto impianto di arroccamento;
- essendo pensato come impianto a servizio prevalentemente degli abitanti e dei villeggianti presso il centro di Canazei e zone limitrofe raggiungibili a piedi, si ritiene che l'impianto possa non vedere la presenza di parcheggi nelle immediate vicinanze della partenza;
- per rendere fruibile tale impianto anche da parte di persone provenienti dall'esterno potrà essere previsto un collegamento con minibus elettrici a partire da un parcheggio posto nei pressi della strada statale;
- a supporto di quanto sopra previsto e per rendere il più razionale possibile l'operazione di sosta da parte degli sciatori si potrà prevedere un sistema di parcheggi integrato in modo tale che tutti i parcheggi siano dotati di sensori per il monitoraggio in tempo reale delle disponibilità di spazi a parcheggio.

In tal modo, con la gestione integrata di tutti i posti a parcheggio disponibili a Canazei e di un servizio di minibus elettrici a servizio del nuovo impianto di arroccamento, si potranno risolvere tutti i problemi di mobilità cittadina e in particolare di accesso all'impianto di arroccamento proposto. La gestione integrata dei parcheggi presso Canazei renderà, quindi, non strettamente necessaria una zona di parcheggio presso il nuovo impianto di arroccamento verso Col Salei e saranno ridotte al minimo le problematiche legate alle code di accesso anche ai parcheggi esistenti.

Preme precisare che quanto sopra descritto costituisce una prima proposta di azione che dovrà certamente essere dettagliata ed analizzata negli aspetti specifici che la compongono.

In tal senso è stato inserito un comma specifico nell'art. 56 delle NTA del Piano (art. 56 comma 7) nel quale viene specificato che *“La successiva progettazione dell'impianto dovrà approfondire, tramite apposito studio di dettaglio, il tema della disponibilità di posti auto a servizio dell'impianto come previsto dall'Art. 20 “Standard di parcheggio per impianti di risalita e piste da sci” del Regolamento urbanistico-edilizio provinciale in esecuzione della legge provinciale 4 agosto 2015, n. 15.”*

Questo vincolo normativo costituisce un presupposto imprescindibile per lo sviluppo futuro della progettazione e pone le basi per un dialogo con i Servizi preposti alla valutazione dei vari aspetti progettuali.

Preme evidenziare, in ultimo, che **lo scopo della variante 26.12** (Ampliamento area sciabile per percorsi MTB-Downhill) **è ben distinto da quello della variante 26.13** (Ampliamento area sciabile per realizzazione stazione di partenza nuovo impianto) e che **le due sono funzionali indipendentemente l'una dall'altra**. Infatti, a seguito della riduzione di ampliamento dell'area sciabile della variante 26.12 rispetto a quanto proposto negli elaborati di Adozione definitiva, la porzione rimanente sulla quale si propone di istituire l'area sciabile è finalizzata soltanto al completamento dei percorsi di MTB-Downhill e non è direttamente collegata alla realizzazione del nuovo impianto di risalita.

Analogamente, per la realizzazione di quest'ultimo è sufficiente l'attuazione della variante 26.13 che consenta la costruzione della stazione di valle.