



REGIONE DEL VENETO

giunta regionale

Assessorato ai Trasporti a Fune
Segreteria Regionale per le Infrastrutture
Direzione Mobilità

PIANO REGIONALE NEVE

RELAZIONE GENERALE

e

**NORME TECNICHE DI
ATTUAZIONE**

ALLEGATO A

Assessorato ai Trasporti a Fune
Segreteria Regionale per le Infrastrutture
Direzione Mobilità



INDICE

INTRODUZIONE	1
QUADRO PROGRAMMATICO E ITER AMMINISTRATIVO	4
OBIETTIVI DEL PIANO REGIONALE NEVE	6
LA MONTAGNA VENETA	9
L'ASSETTO SCIISTICO	10
IL TURISMO INVERNALE	11
TIPI DI TURISMO INVERNALE	11
1. IL TURISMO STANZIALE	12
1.1. IL LIMITE DI ESPANSIONE PER IL TURISMO STANZIALE	13
2. IL TURISMO PENDOLARE	15
2.1. L'INDOTTO DEL TURISMO PENDOLARE	17
2.2. I FATTORI LIMITANTI DEL TURISMO PENDOLARE	18
LE CRITICITA' DEL SISTEMA NEVE	20
1. L'EFFETTO SECONDA CASA	20
2. LA CONCORRENZA DELLE REGIONI CONFINANTI	21
3. LA RAZIONALIZZAZIONE DEL PIANO	22
4. I PARCHEGGI	22
LE INDICAZIONI DI RAZIONALIZZAZIONE	23
NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE	24
TITOLO I – PARTE GENERALE	24
Art. 1 Finalità	24
Art. 2 Elaborati di Piano	24
Art. 3 Definizioni	25
Art. 4 Effetti del PRN e rapporti con gli altri strumenti di pianificazione	25
Art. 5 Contenuti prevalenti	26
Art. 6 Stato di fatto	26
TITOLO II – DEMANI SCIABILI	26
Art. 7 Parametri di riferimento progettuale per lo sci alpino	26
Art. 8 Aggiornamento e revisione dei demani e dei sub-demani sciabili	28
Art. 9 Aree di sosta	28
TITOLO III – COLLEGAMENTI	30
Art. 10 Individuazione	30
Art. 11 Parametri di riferimento progettuale per i collegamenti	30
TITOLO IV – SCI NORDICO	32
Art. 12 Parametri di riferimento progettuale per le piste da fondo	32
Art. 13 Aree di sosta sci nordico	33
TITOLO V – TUTELA AMBIENTALE	33
Art. 14 Razionalizzazione delle aree sciabili	33
Art. 15 Prescrizioni operative	33
Art. 16 Utilizzo e tutela della risorsa idrica	34
Art. 17 Rischio valanghivo	35
Art. 18 Tutela del paesaggio	35
Art. 19 Norme di intervento da adottare in aree SIC-ZPS o in ambiti di pregio ambientale	35
Art. 20 Verifica di assoggettabilità	36
Art. 21 Monitoraggio	36
TITOLO VI – NORME FINALI E TRANSITORIE	37
Art. 22 Misure di salvaguardia	37
Art. 23 Adeguamento degli strumenti di pianificazione inferiore	38
Art. 24 Entrata in vigore	38



INTRODUZIONE

Il Piano Regionale Neve della Regione Veneto, rappresenta lo strumento di pianificazione del sistema impiantistico funiviario e sciistico regionale rappresentando il documento politico programmatico che definisce gli interventi per la razionalizzazione degli impianti e delle piste da sci e delle strutture connesse. Esso fa riferimento alla più vasta programmazione regionale del territorio e dei trasporti ed è previsto dall'art. 7 della legge regionale n. 21 del 21/11/2008 "*Disciplina degli impianti a fune adibiti al servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve*", la legge di settore recentemente approvata.

La stesura del primo Piano Regionale Neve regionale risale al 1990¹. Il piano, però è giunto solo alla fase di adozione e non è mai stato approvato e quindi non è mai entrato in vigore. Pur tuttavia sono state applicate le misure di salvaguardia e per anni è stato considerato un valido strumento di lavoro dagli addetti del settore. Il Piano del 1990, in seguito all'evoluzione normativa sia in materia di pianificazione che in materia di sicurezza richiede una rivisitazione ed un adeguamento ai nuovi scenari che si sono creati.

Nell'elaborazione del presente lavoro si è tenuto conto della possibilità e della necessità di adeguare la domanda e l'offerta dei servizi legati al turismo e agli sport invernali, in rapporto alle effettive esigenze del mercato, alle prospettive di sviluppo delle diverse aree interessate e alle realtà, in questo settore, presenti nelle regioni contermini.

Il Piano nasce a ventidue anni di distanza dal precedente Piano che, pur avendo esercitato le misure di salvaguardia, per l'intervallo di tempo previsto, non è riuscito a garantire uno sviluppo coordinato della montagna veneta che invece si è evoluta in base all'iniziativa e alla pianificazione delle singole amministrazioni locali. Già nella prima stesura del piano si coglieva la necessità di definire una strategia di pianificazione più ampia che andasse oltre ai singoli confini delle amministrazioni locali. Nel settore montano questa esigenza è ancora più forte dal momento che le strutture principali si sviluppano lungo la linea del confine regionale e quindi è opportuno staccarsi dai campanilismi non solo comunali, ma addirittura regionali al fine di poter garantire una offerta turistica omogenea e quindi più appetibile. Il nuovo Piano Regionale Neve nel contempo però non è stato la risultanza di una pianificazione "calata dall'alto", di tipo *top-down* direbbero gli anglosassoni, bensì il frutto di una concertazione e dell'ascolto delle singole esigenze locali opportunamente vagliate, analizzate e confrontate nel loro insieme fino alla stesura della versione finale del Piano. Un tipico approccio *bottom-up*, per rimanere sempre nel

¹ Il Piano Regionale Neve è stato adottato con D.G.R n. 79 del 27 marzo 1990.



gergo tecnico internazionale. Lo strumento che sta alla base di queste valutazioni è il rapporto ambientale, importante lavoro di analisi del territorio e degli scenari futuri, introdotto dalla recente normativa in materia ambientale, che ha permesso di evidenziare le potenzialità e le criticità per ciascun ambito interessato dalla pianificazione.

Per l'individuazione delle linee di sviluppo futuro della montagna veneta, nonché per la stesura del rapporto ambientale, in linea con il principio di sussidiarietà e concertazione, sono stati attivati tavoli di confronto nei momenti strategici della pianificazione, invitando non solo le amministrazioni interessate, ma anche tutti quei soggetti che quotidianamente operano e investono nel settore o che semplicemente sono interessati alle sorti del territorio.

L'elaborazione è risultata quindi essere più laboriosa rispetto a quella che avrebbe potuto essere per una "pianificazione decisa dall'alto", ma la Giunta si augura che in questo modo il Piano Regionale Neve diventi uno strumento operativo che dia delle concrete possibilità di sviluppo che non restino solo sulla carta, perché economicamente non fattibili o non appetibili per gli investitori del settore.

Il Piano Regionale Neve svolge un ruolo di guida per il settore esprimendo gli indirizzi di carattere generale, privilegiando comunque il recupero e la razionalizzazione del patrimonio esistente piuttosto che la diffusione di nuovi impianti e con un attento sguardo alla componente ambientale. E' importante investire nella cultura turistica riferita agli sport della neve legata alla realtà degli insediamenti esistenti. Pertanto nel Piano non si troverà un programma preciso e puntuale di impianti perché per le diverse situazioni sono stati considerati elementi di vasta e varia portata che concorrono alla scelta finale: l'impatto ambientale, il rapporto costi-benefici, l'impatto sociale, le possibilità ricettive, i problemi gestionali, quelli infrastrutturali, le possibilità di accesso e parcheggio.

La montagna veneta ancora oggi paga lo scotto di essere contermina con due province autonome e una regione a statuto speciale, aspetto che a volte l'ha portata ad essere meno concorrenziale a causa della gestione speciale a cui queste aree sono assoggettate. Se però è vero che il Veneto è mediamente carente rispetto alle possibilità delle realtà vicine per quanto riguarda gli impianti, caroselli sciistici, piste da sci alpino e nordico, è altrettanto certo che la scelta migliore non è quella di realizzare nuove attrezzature, manufatti ed interventi, ma quella di entrare sempre più a far parte di questi circuiti di valenza internazionale valorizzando e ristrutturando la parte veneta senza però andare ad alterare l'equilibrio territoriale, né stravolgere le tradizioni, la cultura e l'economia dei paesi montani in misura tale da portare motivi di impoverimento anziché occasioni di ricchezza.



Il precedente Piano Regionale Neve prendeva in considerazione lo stato di fatto di ciascuna realtà (sciovie, funivie, impianti, strutture ricettive, piste, viabilità), verificando il rapporto domanda-offerta, le potenzialità, gli impedimenti e i vincoli. In base all'analisi effettuata emergeva la necessità o meno di implementare l'area con delle piste piuttosto che con degli impianti ovvero la non necessità di ampliamento del complessivo demanio. Oggi giorno risulta però difficile applicare lo stesso modello utilizzato quasi vent'anni fa dal momento che si è notata una rapida evoluzione del turismo e soprattutto del fruitore del sistema impianti e piste. Pertanto la strategia di pianificazione è stata quella di non individuare i tracciati delle nuove piste o le tipologie dei futuri impianti, ma di perimetrare un'area, definita demanio sciabile, all'interno della quale potranno essere realizzate, con dei definiti indici di sviluppo, delle nuove piste o dei nuovi impianti.

La scelta strategica di non entrare nel merito della progettazione del singolo impianto e della singola pista è dovuta all'evidente evoluzione del sistema impiantistico e della richiesta turistica. Pertanto si è scelto di non vincolare i futuri investitori a scelte che nel tempo potrebbero risultare anacronistiche, ma sono state definite le aree all'interno delle quali dovrà avvenire detto sviluppo ed inoltre sono stati definiti dei criteri di massimo sviluppo.



QUADRO PROGRAMMATICO E ITER AMMINISTRATIVO

Il Piano Regionale Neve è lo strumento di pianificazione del sistema impiantistico funiviario e sciistico regionale, come a suo tempo previsto dall'art. 2 della L.R. n. 18 del 6 marzo 1990 e nel rispetto delle direttive, delle prescrizioni e dei vincoli del PTRC e nel quadro degli indirizzi e delle scelte del piano regionale dei trasporti, così come recita ora l'art. 7 della legge regionale n. 21 del 21 novembre 2008, stabilisce:

- una razionale realizzazione di impianti e piste;
- la qualifica degli impianti in relazione alla funzione di pubblico servizio;
- l'ottimizzazione del rapporto impianti-piste.

Con deliberazione della Giunta regionale n. 2988 del 01/10/2004 il Piano Regionale Neve è stato inserito nell'elenco dei piani e programmi da assoggettare alla procedura di Valutazione Ambientale Strategia, così come introdotta dalla Direttiva comunitaria 2001/42/CE del 27/06/2001.

La Direzione Mobilità, in accordo con quanto previsto dalla D.G.R.V. n. 3262 del 24/10/2004 ha prodotto apposito documento programmatico preliminare, con allegata relazione ambientale nonché l'elenco delle autorità aventi competenza in materia ambientale e dei soggetti interessati all'approvazione del Piano Regionale Neve per l'acquisizione del parere della Commissione regionale VAS finalizzato a verificare preliminarmente la compatibilità degli obiettivi del Piano con la sostenibilità ambientale.

Nella seduta del 31/05/2007 la Commissione regionale per la VAS ha espresso parere favorevole ai succitati elaborati subordinatamente all'osservanza di una serie di prescrizioni per la stesura del Rapporto Ambientale.

Con D.G.R.V. n. 1649 del 05/06/2007 sono state adottate le Linee guida per la redazione del Piano Regionale Neve recependo i contenuti del documento programmatico preliminare, della Relazione ambientale, l'elenco delle autorità aventi competenza ambientale e dei soggetti interessati all'adozione del Piano e le prescrizioni imposte dalla Commissione regionale VAS.

Con D.G.R.V. n. 2107 del 21/07/07 è stato adottato preliminarmente il Piano degli Interventi per la razionalizzazione del settore impiantistico funiviario e delle aree sciabili, composto da una parte generale, dall'analisi dello stato di fatto, dalla valutazione di incidenza sul Piano e da una raccolta di tutte le ipotesi di intervento espresse dalle varie Amministrazioni Locali.



A febbraio 2008 è stata presentata e condivisa con tutti i soggetti interessati la proposta di piano. Da quanto emerso in seguito a questi incontri è stato sviluppato il seguente piano con l'allegato rapporto ambientale.

Con Deliberazione n. 3375 del 10 novembre 2009 la Giunta regionale ha adottato il Piano corredata del relativo Rapporto Ambientale, della Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale, della Valutazione di Incidenza Ambientale e delle tavole grafiche per la corografia.

Il PRN adottato, comprensivo di tutti gli allegati, è stato quindi pubblicato nel Bollettino ufficiale della Regione del Veneto (BUR) n. 97 del 27 novembre 2009 e nel portale web regionale. Inoltre, in ottemperanza a quanto previsto al punto 2 del dispositivo della DGR n. 3375/2009, si è provveduto alla trasmissione alle autorità coinvolte per il deposito dello stesso.

Sono stati altresì disposti degli incontri divulgativi di presentazione e illustrazione del piano adottato organizzati a Cortina d'Ampezzo (BL), Malcesine (VR) e Asiago (VI) rispettivamente nelle giornate del 14, 17 e 21 dicembre 2009.

A partire dalla data di pubblicazione del PRN sono conseguentemente decorsi i tempi per l'inoltro delle osservazioni al piano, fissando alla data del 26 gennaio 2010 il termine ultimo per la loro presentazione, in ossequio a quanto previsto dalla normativa regionale in materia di VAS che stabilisce 60 giorni di tempo a partire dalla data di pubblicazione del documento di piano.

Sono pervenute, complessivamente n. 79 osservazioni, di cui una ritirata dallo stesso proponente con sua successiva comunicazione e quattro inviate oltre i termini prescritti.

Le osservazioni pervenute sono state controdedotte con D.G.R. n. 1082 del 23 marzo 2010. A seguito delle predette osservazioni e controdeduzioni sono stati eseguiti ulteriori approfondimenti in particolare per le osservazioni in materia ambientale che hanno portato alla stesura definitiva della proposta di piano da sottoporre alla Commissione VAS, al fine di acquisire il relativo parere.

La Commissione regionale VAS, con parere n. 96 del 28 settembre 2012, si è espressa favorevolmente con prescrizioni sulla proposta di piano suddetta.

Il Piano, così modificato, è stato sottoposto all'approvazione definitiva.



OBIETTIVI DEL PIANO REGIONALE NEVE

Sulla base delle “Linee guida per la redazione del Piano” approvate con delibera di Giunta Regionale n. 1649 del 05 giugno 2007 e in ossequio alle prescrizioni espresse dalla Commissione Regionale per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), gli obiettivi del Piano sono stati esplicitati e tarati per essere coerenti agli stessi sei temi individuati nel nuovo PTRC del Veneto. Si riporta di seguito l’elenco dei sei temi corredato da un breve commento:

1. uso del suolo: la tutela e la valorizzazione della risorsa suolo si concretizza con l’incentivazione all’adeguamento delle aree esistenti piuttosto che dello sviluppo di nuove aree. Il piano ha cercato di concentrare la propria azione su aree già sviluppate puntando al rinnovo delle stesse. Altro principio fondamentale è la reversibilità dei nuovi interventi e l’imposizione del ripristino dei luoghi al termine della concessione, aspetto normato anche dalla nuova legge (l.r. n. 21/ 2008).

2. biodiversità: per quel che concerne la biodiversità la montagna rappresenta un territorio particolarmente ricco per l’eccezionale valore ambientale che vi è presente. Infatti nella montagna veneta si presentano ampie zone sottoposte ai vincoli di “Rete natura 2000”. Non è però corretto considerare la montagna veneta una riserva naturale incontaminata. Infatti la presenza dell’uomo è da anni un elemento di questo territorio e si sono elaborate e assestate forme avanzate di equilibrio nel rapporto uomo–natura. In quest’ottica il Piano ha impostato linee di sviluppo che puntano al mantenimento di questo equilibrio cercando di orientare modi di frequentazione della montagna rispettosi della natura senza però determinare l’abbandono della popolazione imponendo vincoli troppo onerosi. Infatti la presenza dell’uomo è fondamentale per il mantenimento delle aree coltivate e per il controllo dell’avanzamento spontaneo del bosco.

3. energia e risorse: la conoscenza delle risorse presenti in montagna ed il loro uso razionale al fine di preservare la qualità e la quantità delle risorse presenti sono condizioni dalle quali la pianificazione non può più prescindere.

4. mobilità: il settore della mobilità rappresenta uno dei settori strategici per il Piano Regionale Neve. Infatti la pianificazione è stata strutturata favorendo l’interconnettività valliva, ove possibile, al fine di ridurre al massimo gli spostamenti su gomma e puntando ad avere dei centri di partenza dai quali gli sciatori possano fruire di un servizio completo senza dover utilizzare mezzi propri.

5. sviluppo economico: lo sviluppo economico della montagna veneta è legato a equilibri delicati dovuti alla fragilità del tessuto sociale e alla pericolosa monocultura del



turismo. Il Piano all'interno della più vasta azione di pianificazione territoriale ha puntato allo sviluppo di aree già consolidate favorendone l'aggiornamento alle recenti esigenze sciistiche, ma nel contempo non ha voluto dimenticare l'importanza delle piccole aree locali, più marginali e periferiche rispetto i grandi circuiti.

6. crescita sociale e culturale: strettamente connessa allo sviluppo economico è la crescita sociale e culturale. Il Piano punta allo sviluppo delle aree di confine e alla connettività tra le stesse, mantenendo però le caratteristiche e le tradizioni locali.

Il perseguimento degli obiettivi fissati per ciascun tema e le relative azioni previste non sono altro che il proseguimento di un processo già avviato, nella politica territoriale regionale, di riconoscimento del nuovo ruolo della montagna veneta: non più area svantaggiata, ma area di elaborazione di modelli alternativi e innovativi di sviluppo.

Si allega nella pagina seguente la tabella con riportati gli obiettivi e le azioni per ciascuno dei sei temi individuati.



TEMI	USO DEL SUOLO	BIODIVERSITA'	ENERGIA RISORSE E AMBIENTE	MOBILITA'	SVILUPPO ECONOMICO	CRESCITA SOCIALE E CULTURALE
OBIETTIVI	Tutelare e valorizzare la risorsa suolo	Tutelare e accrescere la biodiversità	Ridurre le pressioni antropiche e accrescere la qualità ambientale	Garantire la mobilità preservando le risorse ambientali	Definire modelli di sviluppo economico sostenibile	Sostenere la coesione sociale e le identità culturali
OBIETTIVI OPERATIVI	Razionalizzare l'uso della risorsa suolo Conservare e migliorare la qualità dei suoli Salvaguardare gli equilibri geomorfologici del territorio	Garantire un equilibrio tra coesistenza ambientale e attività antropica Preservare la continuità ecosistemica Tutelare la fauna, la flora e la vegetazione spontanea	Preservare la qualità e la quantità della risorsa idrica Salvaguardare gli equilibri idrogeologici del territorio Preservare la qualità della risorsa aria Promuovere il risparmio energetico e l'utilizzo di fonti rinnovabili Tutelare il paesaggio Adeguare lo sviluppo delle infrastrutture in funzione dei cambiamenti climatici in corso	Ridurre il traffico veicolare privato Migliorare l'accessibilità alle piste e agli impianti Razionalizzazione del sistema impiantistico	Migliorare la competitività del settore scistico e del turismo montano Promuovere l'integrazione dell'offerta scistica con altre componenti del turismo montano	Contrastare lo spopolamento della montagna Sostenere le identità culturali locali
	Limitare i superflui naturali da destinare alla realizzazione di nuove opere e infrastrutture Applicare criteri di reversibilità nella progettazione di nuove aree Favorire lo sviluppo in ambiti già strutturati e adeguatamente serviti	Salvaguardare le aree in cui è riconosciuta ed accertata la presenza di specie protette. Limitare interventi sulla vegetazione (devoicamenti, disboscamenti, ecc.) con particolare attenzione per le formazioni in alta quota. Limitare la frammentazione spaziale delle superfici forestali o dei corridoi ecologici.	Prevedere un uso razionale della risorsa idrica tale da garantire il deflusso minimo vitale dei corsi d'acqua Favorire interventi in aree dove sia possibile prevedere la realizzazione di bacini di raccolta/accumulo d'acqua per l'irriguamento programmato Limitare movimenti di terra (spianamenti, livellamenti localizzati, eliminazione di speroni rocciosi) spianamenti finalizzati a semplificare la morfologia dei versanti o ad alterare le linee di deflusso Abbattere le emissioni gassose limitando gli spostamenti veicolari privati	Favorire la realizzazione di collegamenti fra ambiti scistici atti a limitare l'uso di mezzi di trasporto privati Contestualizzare per le nuove aree di sviluppo la sostenibilità delle infrastrutture connesse: pacchetti, strade, ecc. Favorire la sostituzione e l'ammodernamento delle opere già esistenti piuttosto che la realizzazione di nuovi manufatti	Sviluppare collegamenti tra ambiti turistici isolati Prevedere ampliamenti di aree a maggior pregio scistico Garantire continuità all'offerta turistica invernale anche attraverso sistemi di innoevamento programmato Promuovere lo sviluppo di aree che integrano l'offerta scistica con aree ristoro, wellness, strutture sportive, offerte alla famiglia, ecc. Favorire lo sviluppo di aree che utilizzano impianti e piste con proposte alternative anche nel periodo estivo	Inventivare progetti che prevedano opportunità di sviluppo socio economico integrale Favorire lo sviluppo di aree di confine Promuovere progetti di sviluppo interregionale e transfrontaliero
AZIONI	Salvaguardare la stabilità dei versanti, cercando di prevenire fenomeni di erosione	Salvaguardare i corridoi faunistici e garantire la continuità ambientale del territorio Limitare gli interventi in aree tutelate o di riconosciuto valore naturalistico con particolare attenzione agli habitat prioritari e alle zone umide	Favorire lo sviluppo in aree dove sia possibile l'utilizzo di fonti rinnovabili Tutelare i con visuali di pregio Privilegiare lo sviluppo in ambiti territoriali per i quali non si prevedano significative difficoltà di innoevamento naturale nel medio e lungo periodo			



LA MONTAGNA VENETA

La montagna veneta, dopo essere stata inizialmente luogo di estrazione dei metalli con la conseguente industrializzazione delle vallate alpine, si è sviluppata, nel secondo dopoguerra, anche nel settore del turismo della neve. L'evoluzione è nata da una serie di fattori positivi concomitanti: la neve a bassa quota, il benessere diffuso, la possibilità per le persone di disporre di maggiore tempo libero. A cavallo degli anni novanta, la crisi del settore industriale, ha destabilizzato gli equilibri che si erano creati nel dopoguerra spingendo i flussi economici verso il settore del turismo creando così una pericolosa "monocultura turistica". Nell'ultimo decennio i cambiamenti climatici hanno messo a dura prova il settore degli sport invernali che hanno dovuto innescare un oneroso processo di riadattamento ed ammodernamento che non si è ancora concluso, e che ha messo nuovamente in crisi il sistema montano.

La montagna ha dovuto quindi entrare nella modernità costruendosi un nuovo modello all'interno del quale l'offerta turistica deve diventare un fattore innovativo.

È proprio su questo modello che il Piano Regionale Neve è andato a lavorare, un modello che punti alla qualità dei prodotti e dell'offerta locale con un occhio sempre attento ai delicati equilibri presenti al fine di non andare a compromettere l'importante risorsa alla quale l'intero sistema si appoggia.

Per una più approfondita analisi della montagna veneta si rimanda al quadro conoscitivo del Rapporto Ambientale nel quale è stata elaborata una puntuale descrizione, entrando nel merito di ciascun demanio, dello sci nel veneto e del sistema ambientale, economico, insediativo e demografico, energia e rifiuti.



L'ASSETTO SCIISTICO

L'offerta sciistica della montagna veneta può essere riassunta in due tipologie principali:

1. sci alpino
2. sci nordico

anche se negli ultimi anni si sono sviluppate altre offerte alternative o complementari (snowboard, snowpark, ecc.). A seconda della morfologia dei luoghi nell'arco montano veneto si è sviluppata una disciplina piuttosto che un'altra. Le stazioni di sci alpino di maggiore rilevanza strategica per la Regione si concentrano nella zona del bellunese anche se sia nel vicentino che nel veronese sono presenti ambiti di pregio e comunque strategici per il proprio bacino d'utenza. Lo sci nordico trova invece la sua eccellenza nella zona del vicentino, anche se esistono dei poli strutturati in alcune aree del bellunese. La zona del veronese presenta come poli strategici i monti della Lessinia e la zona del monte Baldo che, per motivi logistici e strutturali risulta rilevante principalmente nel periodo estivo, dualità che poche strutture riescono ad offrire. Appare quindi evidente che le tre province presentano un'offerta turistica/sciistica diversa di cui non si può non tener conto nella pianificazione regionale.



IL TURISMO INVERNALE

Nella pianificazione regionale il turismo invernale svolge un ruolo fondamentale dal momento che rappresenta il cardine su quale ruota tutto l'indotto economico del sistema. Il turismo invernale è un fenomeno socio-economico molto complesso che coinvolge una notevole quantità di servizi disponibili in una data località. Non è perciò possibile analizzare i problemi riguardanti il turismo invernale limitandosi all'esame dei dati relativi ai soli impianti a fune o piste da discesa o alle piste del fondo.

Il turista che frequenta per svago una stazione invernale, vuole poter usufruire di un ampio ventaglio di servizi, tra i quali evidentemente l'alloggio e la ristorazione che gli sono essenziali. Tuttavia vi sono altri servizi che assumono rilevanza economica ma che sono difficilmente valutabili se non nel loro insieme. Si tratta dei servizi che riguardano il commercio e l'artigianato, i quali in alcuni casi rappresentano la parte più rilevante dell'indotto dell'area sciabile.

Va ricordato che il turista si rivolge alla stazione invernale con una richiesta di servizi "d'insieme", e che valuta il pregio della stazione stessa in funzione oltre che della qualità dei singoli servizi, anche della loro varietà. Ciò significa che la valutazione del turista non si limita alla qualità di determinati servizi, nel caso del turismo invernale il trasporto a fune e la manutenzione delle piste da sci, ma include nel giudizio anche tutti gli altri servizi aggiuntivi che spesso assumono importanza addirittura maggiore dell'area sciabile.

TIPI DI TURISMO INVERNALE

L'attrattiva dall'area sciabile dà luogo a due tipi di turismo: il turismo pendolare e il turismo stanziale. Per turismo pendolare intendiamo un'attività fondata sull'offerta di servizi turistici rivolti ad un afflusso concentrato nei giorni delle festività e di fine settimana. E' il tipo di turismo del sabato e della domenica che presenta delle punte elevatissime durante questi giorni, per cadere durante la settimana a valori molto bassi. E' evidentemente un tipo di turismo invernale legato principalmente all'area sciabile, che interessa le aziende per la somministrazione di cibi e bevande e gli impianti a fune. Le attività destinate a fornire servizi di pernottamento e servizi commerciali sono marginalmente interessati a questo tipo di fenomeno, salvo i servizi di noleggio di attrezzatura.

Per sostenersi economicamente, un'area sciabile destinata al turismo pendolare deve mantenere molto basse le spese gestionali e le spese di impianto a fronte di una elevata potenzialità di trasporto. Le località che non presentano queste caratteristiche non possono



garantire un ammortamento ragionevole degli investimenti. Si tratta per lo più di aree destinate a stadio della neve di vicine città utilizzate solo nei fine settimana. Le giornate di punta, per un turismo pendolare, nel corso di un inverno sono appena 34, pari quindi ad un terzo delle giornate convenzionali che normalmente si attribuiscono ad una stagione invernale di una area utilizzata per il turismo stanziale.

L'altro tipo di turismo, di maggiore interesse economico, è quello stanziale, fondato su soggiorni dell'ordine di una o due settimane. Pertanto l'ospite che intende usufruire dell'ambiente naturale invernale e dell'area sciabile utilizza le attrezzature, i servizi e gli alloggi esistenti nella località e l'area sciabile non soltanto nei giorni festivi ma anche nei giorni infrasettimanali. Questo movimento turistico si è ormai stabilmente introdotto nelle località alpine, per lo meno in quelle utilizzate da un turismo ben avviato, al punto da provocare delle flessioni di presenze durante i giorni di festa che, tradizionalmente, servono per lo scambio della clientela.

Va notato che tutte le località che presentano la grande facilità di accesso, caratteristica questa vantaggiosa, presentano lo svantaggio di un più rapido abbandono. Sicché la vicinanza ai centri urbanizzati rappresenta di per sé per l'area sciabile una vocazione al pendolarismo di fine settimana. Ciò non toglie però che, con un'opportuna e accorta gestione, non sia possibile stimolare anche un consistente movimento stanziale.

1. IL TURISMO STANZIALE

Puntare alla terziarizzazione di una località di montagna allo scopo di creare l'offerta adatta ad un turismo stanziale richiede la costituzione, in seno al corpo sociale, di una grande quantità di piccole aziende destinate alla produzione dei servizi per il turista. Si è già accennato all'inizio di questo lavoro che il turista va in una località montana d'inverno con lo scopo principale di usufruire dell'area sciabile. Per godere dell'area sciabile questo turista ha bisogno di una serie di servizi che debbono essere prodotti sul posto da parte della popolazione residente, e che devono essere sufficientemente differenziati in modo da fornire una qualità sufficiente, per lo meno concorrenziale o allo stesso livello delle altre località. Per *serie di servizi* si deve intendere non soltanto il servizio di trasporto dello sciatore e la preparazione delle piste da sci, ma anche il servizio di pernottamento in albergo, il servizio di ristorazione, quello attinente a tutti i tipi di commercio che rappresentano ormai una delle voci principali del turismo, ed infine tutti i servizi connessi con l'artigianato. Questi ultimi occupano una gamma piuttosto elevata, dal preparatore di caldaroste, al parrucchiere, oppure all'artista in grado di offrire delle opere d'arte.



Rilevante dal punto di vista economico è che la località sia in grado di fornire uno spettro quanto più vasto possibile di servizi, i quali vengono utilizzati dal turista e da esso recepiti come se fossero prodotti da una unica azienda. Vi è quindi un rapporto numerico tra coloro che producono i servizi, vale a dire la popolazione locale, e coloro che utilizzano questi servizi, vale a dire i turisti, che definiamo popolazione fluttuante.

Senza entrare nel merito specifico delle ricerche fatte in questo campo, si riporta il dato rilevante che si individua in un rapporto fra la popolazione residente e il numero massimo di servizi turistici prodotti da questa popolazione. Il numero di turisti che si possono accontentare ed ospitare è una funzione dei servizi prodotti, pertanto in un'area sciabile interessata da turismo stanziale vi è un rapporto ottimale fra popolazione residente e popolazione fluttuante.

Dalle ricerche effettuate per il turismo stanziale si è visto che se l'intera popolazione residente è dedicata alla produzione dei servizi, abbandonando quindi attività primarie o secondarie, la popolazione fluttuante massima ammissibile non può superare tre volte la popolazione residente stessa. Quindi se una comunità che offre servizi turistici legati ad un'area sciabile ha mille abitanti, il suo limite massimo non superabile di posti letto e di posti in area sciabile da mettere a disposizione di potenziali clienti non può superare tremila, e questo è decisamente un limite massimo. Qualora questo limite venisse superato, come è accaduto in varie località, si avrebbe una carenza di offerta di servizi sul mercato locale. Questa carenza di offerta costituisce un richiamo per operatori o prestatori d'opera non residenti nella comunità ed avvia pertanto un processo di immigrazione o un processo di pendolarismo di manodopera che può essere di tipo giornaliero o stagionale.

1.1. IL LIMITE DI ESPANSIONE PER IL TURISMO STANZIALE

Il rapporto algebrico enunciato al punto precedente fra coloro che producono i servizi e coloro che usufruiscono dei medesimi ha avuto una sua validità nel periodo iniziale del fenomeno del turismo di massa dovuto all'arricchimento generale legato alla industrializzazione sviluppatasi a partire dagli anni '50.

Ai primordi dello sport invernale di massa il fenomeno del pendolarismo era pressoché sconosciuto. Le stazioni invernali erano sufficientemente innevate, la motorizzazione privata era modesta e ciò garantiva che non esistessero spostamenti giornalieri per praticare lo sport dello sci. In pratica i frequentatori dell'area sciabile erano per la totalità ospiti di alberghi, pensioni o camere private esistenti nella località. Le località storiche in cui si è avuto il fenomeno dell'espansione del turismo invernale ed estivo sono state soggette, tra gli anni '60 e '70, ad un



forte fenomeno di immigrazione quando hanno superato il limite sopra accennato, con conseguente aumento della popolazione.

Questo fenomeno di espansione demografica dei centri turistici si è accompagnato al processo di rapido sviluppo della motorizzazione privata, a sua volta provocato dall'aumento di ricchezza generale in tutte le regioni che circondano le Alpi. Di conseguenza, allo sviluppo del turismo stanziale si è praticamente sovrapposta l'improvvisa, e imprevedibile domanda di case di proprietà nelle zone più pregiate. Quest'ultimo fenomeno, letteralmente esplosivo, ha scatenato un processo di speculazione sul territorio che i singoli comuni, malgrado richiami più o meno energici non sono stati in grado di arginare.

Si è assistito ad un saccheggio urbanistico con la collocazione sul mercato di una ingente porzione di patrimonio fondiario locale. Le conseguenze del fenomeno sono state molteplici, da un lato si è avuto un apporto di liquidità alla popolazione residente, liquidità che a sua volta ha provocato una ulteriore espansione edilizia. L'effetto negativo di questa cementificazione della montagna è stata una concorrenza fortissima alle strutture ed iniziative locali, con conseguente crisi degli alberghi. Da un lato questo ha creato una diminuzione della disponibilità di risorse per l'aggiornamento e l'ammodernamento delle strutture, dall'altro lato, quando a partire dagli anni '80 su iniziativa del Ministero dei Beni Culturali e delle Regioni si sono attivate misure volte a frenare il fenomeno speculativo edilizio, le norme dei regolamenti edilizi, fattesi più restrittive, hanno comportato anche un blocco di molte strutture destinate al turismo.

Ma il fenomeno ancora più distruttivo della speculazione sul territorio è stato un incontrollato aumento dei prezzi delle abitazioni causato dalle ridotte dimensioni del territorio, la montagna, la cui offerta diminuiva progressivamente di fronte ad un aumento di domanda da parte di un mercato vastissimo, il resto d'Italia, la cui disponibilità di spesa aumentava continuamente nel tempo. Quest'ultimo fenomeno si può definire una colonizzazione del capitale di pianura nei confronti della limitata dimensione della ricettività delle zone pregiate di montagna.

L'insieme di questi fenomeni, all'inizio ha portato ad una rapida espansione demografica, registrabile nei decenni 60 e 70, che si è poi trasformata in un progressivo calo demografico nei decenni '80 e '90, calo demografico dovuto alla espulsione delle nuove famiglie dei montanari residenti non più in grado di competere sul mercato dell'abitazione con prezzi imposti dalla richiesta del mercato nazionale, prezzi decisamente superiori di tre o quattro volte ai prezzi medi praticati nelle zone di pianura.

Negli ultimi quarant'anni si è perciò assistito al duplice fenomeno di espansione demografica dovuto al superamento dei limiti di sviluppo dettati dal rapporto fra coloro che sono in grado di produrre i servizi e coloro che ne usufruiscono, e successivamente, di regressione demografica



causato dalla mancanza di risorse per accedere al mercato edilizio dati gli elevati prezzi praticati.

I paesi di montagna della regione Veneto hanno un sistema economico totalmente dipendente dall'attività turistica, con una ricettività di fondo valle fortemente caratterizzata dalla presenza della seconda casa che ha tuttora un forte mercato di affitto e scambio, che sfugge quasi completamente alla comunità locale. La ricettività turistica tradizionale, vale a dire alberghi e pensioni, sono invece in notevole difficoltà, e questo è dovuto in parte per la presenza della seconda casa e in parte per la estrema mobilità del moderno turista che tende a diminuire i giorni di presenza continua e che risulta sempre più difficilmente fidelizzabile ad una data località.

Appare comunque arduo elaborare una corretta analisi degli equilibri economici ed urbanistici con una valutazione dell'incidenza della seconda casa nelle principali località del Veneto, dal momento che il fenomeno è molto vario e che si differenzia nei modi e nei tempi diversi a seconda della località che si sta analizzando. Pertanto, data la scala di grandezza del Piano, si è deciso di procedere attraverso un approccio generale del fenomeno e di rimandare, per un'analisi più dettagliata di ogni singola area al momento della manifestazione di una concreta intenzione e volontà progettuale.

2. IL TURISMO PENDOLARE

Come si è già accennato il turismo pendolare, per quanto riguarda l'area sciabile, è fondato sulla produzione di servizi per una clientela che non pernotta nella località, ma che raggiunge giornalmente l'area sciabile da un vicino centro urbanizzato. Per la sua stessa natura il turismo pendolare richiede un tempo di avvicinamento all'area sciabile relativamente breve, in genere un paio di ore, utilizzando quasi esclusivamente il mezzo di trasporto privato.

Caratteristica del turismo pendolare è la sua concentrazione nelle giornate prefestive e festive nelle quali si hanno punte di presenza molto elevate. Queste punte si verificano in genere per non più di 34 giorni durante la stagione invernale. Oltre alla concentrazione in determinati giorni, si assiste anche ad una concentrazione su determinate linee in particolari periodi della giornata. Il pendolarismo comporta di per sé una perdita di tempo da parte dello sciatore per il viaggio di andata e per il viaggio di ritorno, tempi necessariamente sottratti a quanto disponibile della giornata, causando forti concentrazioni nelle prime ore del giorno per gli impianti di apporto, oppure al termine della giornata per gli impianti che servono al rientro.

Il movimento pendolare comporta un forte movimento in poche giornate dell'anno e quindi una elevata efficienza degli impianti di trasporto, cioè un elevato rapporto tra l'ammontare dei



servizi resi ed il costo di produzione dei servizi stessi. Pur essendo questa regola valida in ogni caso, essa diventa essenziale per far quadrare i conti del turismo pendolare proprio per i limitati periodi di utilizzazione. L'elevata efficienza degli impianti si traduce nella necessità di disporre di pochi impianti aventi elevata portata oraria, in grado di coprire il maggiore dislivello possibile e di servire una rete di piste differenziata in grado di soddisfare uno spettro di clientela sufficientemente ampio dal punto di vista della capacità sciatoria.

La necessità economica di disporre di una buona efficienza non è limitata soltanto ai servizi di trasporto, ma abbraccia anche i servizi complementari quale la ristorazione, che deve essere possibilmente semplice ed in grado di accontentare in breve tempo un numero elevato di sciatori che non intendono perdere tempo per il pasto di mezzogiorno, poiché il loro scopo essenziale è quello di praticare lo sci.

Il quadro del turismo pendolare, così come è oggi, è tuttavia suscettibile di sviluppi che potranno riflettersi beneficamente sull'economia di questo tipo di servizi. E' molto probabile che in futuro il tipo di suddivisione fra tempo di lavoro e tempo libero vada incontro a sostanziali modifiche. E' da prevedersi che per settori progressivamente più ampi della popolazione attiva il tempo libero non sia più limitato, al tradizionale fine settimana. Già oggi con il fenomeno del lavoro part-time una certa percentuale della popolazione attiva può godere del tempo libero anche nei giorni cosiddetti lavorativi infrasettimanali.

La successiva terziarizzazione delle forze di lavoro attraverso la robotizzazione e la produzione automatica di beni da parte del mondo industriale, porterà inevitabilmente alla formulazione di nuovi contratti di lavoro che, a turno, abbraccerà l'intero arco della settimana. Il fenomeno farà sì che progressivamente il tempo libero disponibile non sarà limitato ai tradizionali giorni di festa ma distribuito nel corso della settimana.

Già ora in alcune fabbriche in Germania vengono stabiliti dei turni lavorativi che abbracciano dal lunedì al giovedì con liberi il venerdì, sabato e domenica, giornate queste che vengono coperte da un secondo turno che, avendo lavorato il venerdì, sabato, domenica gode di libertà dal lunedì al giovedì. E' evidente che combinazioni di questo genere sono dettate dal desiderio di fare funzionare a ciclo continuo fabbriche che richiedono un elevato investimento per addetto, per le quali una limitazione di lavoro di cinque giorni su sette rappresenta un vero e proprio spreco di ricchezza. Poiché attraverso le applicazioni della microelettronica, la robotizzazione della produzione sta abbracciando efficacemente vari settori ad iniziare da quello automobilistico, sembra lecito prevedere per il futuro una migliore distribuzione dell'utenza nei confronti di tutti i servizi destinati al tempo libero.

Si assisterà perciò in futuro ad un abbassamento delle punte di richiesta di servizi nei giorni tradizionali di sabato e domenica ed un aumento del movimento infrasettimanale, oltre ad un

aumento generale da attendersi in conseguenza dell'aumento del reddito medio, indotto a sua volta dall'aumento dell'efficienza della produzione industriale.

Da notare che se questo fenomeno si riflette positivamente sul turismo pendolare avremo per contro, probabilmente, un riflesso negativo sul turismo stanziale. Riflesso negativo che già oggi è rilevabile attraverso la diminuzione delle giornate di presenza in rapporto agli arrivi. In altri termini nel turismo stanziale si assiste ad un accorciamento del tempo medio di permanenza dell'ospite nelle località di montagna ove si pratica lo sci. Questo accorciamento del tempo medio è anche indotto dalla facilità dell'uso del mezzo di trasporto personale, che permette di accedere più facilmente alle località sportive ma permette anche un più rapido rientro.

2.1. L'INDOTTO DEL TURISMO PENDOLARE

L'indotto del turismo pendolare è sicuramente minore di quello del turismo stanziale. Per quanto riguarda il turismo stanziale si può stimare che il fatturato indotto raggiunga un ordine di grandezza pari a 7-8 volte il fatturato diretto dell'area sciabile, vale a dire, il ricavato di vendita dello skipass.

Poiché l'utente del turismo pendolare ha poco tempo a disposizione la sua attenzione è rivolta principalmente all'area sciabile stessa ed egli tenderà ad utilizzare i servizi complementari per lo stretto necessario per svolgere l'attività sportiva per cui si è spostato. L'indotto principale sarà perciò costituito dalla ristorazione che, come si è accennato sopra, dovrà soddisfare le stesse esigenze di efficienza che devono essere soddisfatte anche dai mezzi di trasporto. Tuttavia non soltanto l'attività di ristorazione può essere redditizia, ma anche parecchie attività commerciali possono trovare spazio economico conveniente all'interno di un movimento turistico invernale pendolare.

La difficoltà di spostamento delle automobili all'interno delle nostre città tende a far dislocare verso la periferia e all'esterno delle aree urbanizzate i centri commerciali ove l'utente può acquistare certi prodotti ed accedere direttamente con l'automobile. Si rifletta che l'utente di un'area sciabile è sostanzialmente un cliente selezionato per determinati articoli. Si tratta di una clientela sportiva che può avere uno spiccato interesse ad acquisire articoli specializzati in certi settori e che quindi può rispondere positivamente ad offerte qualificate poste sul percorso che pendolarmente viene ripetuto. Il successo di iniziative di questo genere è evidentemente legato al presupposto di disponibilità di sufficienti e facilmente accessibili aree di parcheggio, in quanto il movimento pendolare è totalmente legato all'automobile privata.

Va da sé che le offerte commerciali potranno abbracciare anche prodotti tipici di artigianato e prodotti dell'agricoltura della zona che possono essere efficacemente collocati a prezzi



inferiori, dal produttore al consumatore, di quelli che vengono praticati attraverso le normali reti commerciali. Oltre all'offerta dei servizi di ristorazione e commerciali si renderanno possibili anche in futuro certe offerte di informazione mirate ad una clientela già selezionata quale quella che utilizza le aree sportive. Informazione che può essere di tipo pubblicitario, in genere per prodotti industriali, oppure addirittura mirati alla vendita di determinati servizi. In questo campo le prospettive sono aperte su settori molti diversi.

2.2. I FATTORI LIMITANTI DEL TURISMO PENDOLARE

I fattori limitanti l'espansione del turismo pendolare sono molteplici. Il fattore principale è dato dalla morfologia del territorio, e quindi dalla concentrazione da parte degli sciatori in una zona limitata la cui estensione non può superare determinati valori. A sua volta la morfologia del territorio determina la quantità delle piste da sci ed il tipo di impianti di trasporto che si possono installare con i limiti di convenienza a cui si è accennato.

Il territorio impone limiti di sviluppo che sono condizionati in primo luogo dall'impatto visivo e conseguentemente psicologico, per una lettura emotiva dell'elemento esteriore e visibile della utilizzazione dello stesso territorio. In genere il rifiuto dell'eccessiva urbanizzazione e meccanizzazione della montagna impone limiti allo sviluppo prima che si manifesti l'impatto sulla realtà biologica costituita dalla flora e dalla fauna. In particolare, se ci si trova sopra il limite di altitudine della vegetazione arborea, l'incidenza dell'attività sportiva invernale ha riflessi piuttosto blandi sulla consistenza della flora, poiché durante il periodo di vegetazione non si ha presenza dell'uomo.

Un altro fattore che limita la commercializzazione dei servizi di un'area destinata a turismo pendolare è la facilità di accesso e quindi l'efficienza della rete viaria, con le sue eventuali restrizioni di percorrenza anche in occasione di neviccate. La limitazione all'uso dell'automobile dipende anche dalla disponibilità dei parcheggi: la dislocazione di sufficienti parcheggi in un raggio sufficientemente prossimo ai terminali degli impianti a fune costituisce uno dei problemi urbanistici del turismo pendolare. E' la dislocazione dei parcheggi e la presenza di centinaia o di migliaia di automobili che viene percepita da parte dell'utente come intollerabile manomissione del paesaggio. Pertanto molta attenzione va posta dai progettisti nella sistemazione delle aree da utilizzare specialmente quando queste si trovano in quota.

Si deve sottolineare comunque che l'utente considera l'automobile una appendice della propria casa e che, ove possibile, sarà sempre preferibile dislocare i parcheggi nei pressi dell'area sciabile stessa rinunciando ad ipotesi di impianti di apporto. L'impianto di apporto, oltre ad essere difficilmente sostenibile dal punto di vista economico, viene considerato



negativamente dallo sciatore che preferisce sempre avere a portata di mano l'automobile nella quale depositare comodamente vestiti ed oggetti vari, fatto particolarmente apprezzato dalle famiglie quando debbono spostarsi con i figli.

Si accenna infine al problema della dimensione della stazione invernale, che è strettamente legato alla differenziazione dei servizi che la stazione stessa può offrire. La dimensione è un fattore limitante di per sé poiché una stazione piccola potrà offrire un ventaglio di servizi di qualità inferiore rispetto ad una stazione grande. Per servizi dobbiamo intendere sia l'offerta dell'area sciabile sia la ristorazione e l'offerta commerciale.



LE CRITICITA' DEL SISTEMA NEVE

In questi ultimi anni nelle stazioni invernali alpine e estere si è notato un regresso dell'interesse per gli sport invernali da parte degli utenti. E' probabile che tale regresso sia da imputarsi ad una situazione di crisi economica delle famiglie, meno disponibili a pagare l'aumento dei costi dei servizi delle stazioni alpine dovuti al progressivo spopolamento, e conseguente carenza di manodopera locale.

A causa degli elevati prezzi delle abitazioni il fenomeno dello spopolamento delle comunità alpine risulta essere universalmente diffuso, con la conseguente continua migrazione dei servizi generali che si spostano verso la pianura, al punto che alcuni paesi troppo piccoli rimangono addirittura sprovvisti di servizio postale. Questo comporta ovviamente un aumento di costi generali.

La migrazione della parte più giovane della popolazione ha causato la piena occupazione e la carenza di manodopera, in particolare della manodopera stagionale impiegata normalmente nelle aziende turistiche. Il fenomeno è grave perché provoca un aumento del costo del lavoro a causa della manodopera contesa fra le varie aziende. Altri aumenti sono dovuti alla necessità di importare manodopera dall'esterno cui bisogna offrire vitto e alloggio oltre allo stipendio.

La conseguenza inevitabile di tale fenomeno è un aumento dei prezzi dei servizi che provoca una conseguente diminuzione della domanda, fenomeno questo che tocca soprattutto la clientela tradizionale proveniente dal nord Europa.

1. L'EFFETTO SECONDA CASA

Si è accennato nel corso di questa relazione all'evoluzione economica delle stazioni turistiche invernali a partire dagli anni '50. L'affermarsi del fenomeno, tutt'altro che positivo, della colonizzazione da parte del capitale esterno per le acquisizioni di case in zone pregiate ha creato una forte concorrenza nei confronti delle tradizionali strutture ricettive. Gli alberghi e le pensioni devono affrontare l'esigenza di ammodernare le strutture pur in assenza delle risorse finanziarie necessarie, ed in una situazione di diminuzione dei clienti e dei fatturati.

Si è avuto inoltre un accorciamento preoccupante dei periodi di effettiva alta stagione sia per il turismo estivo che per il turismo invernale. L'accorciamento dei periodi di soggiorno della clientela, unitamente all'aumento dei prezzi, ha fatto sì che, nelle strutture montane della regione Veneto, il tutto esaurito si registra ormai solo ad agosto, a Natale e per qualche settimana di febbraio.



Questa crisi delle strutture ricettive ha posto in secondo piano la settimana bianca, una proposta commerciale che risale agli inizi degli anni '60 partita da Cortina d'Ampezzo. La vendita settimanale del soggiorno alberghiero dell'area sciabile e, in qualche caso anche di servizi complementari, sta perdendo successivamente terreno. Di conseguenza anche la vendita delle giornate sci si sta modificando dalla tradizionale settimana ad altre proposte più flessibili quali l'utilizzo di 5, 6 o 7 giornate a scelta nell'arco di un mese o addirittura della stagione.

Queste scelte sono dovute evidentemente al progressivo trasferimento del turista dalla tradizionale struttura ricettiva verso la seconda casa che può essere sia di proprietà sia presa in affitto o in comodato da amici o parenti che ne sono proprietari.

Da notare che questo fenomeno ha avuto effetti negativi anche nei confronti delle attività commerciali della stazione turistica, perché l'utente della seconda casa, dotato di automobile, è in grado di approvvigionarsi di molti generi presso i centri commerciali della città di partenza.

E' evidente che questo fenomeno ha richiesto una ristrutturazione dell'offerta commerciale che si sta orientando più verso articoli specializzati di abbigliamento e articoli di lusso.

2. LA CONCORRENZA DELLE REGIONI CONFINANTI

La concorrenza effettuata dalle regioni confinanti è per la regione Veneto motivo di rilevante preoccupazione. Le amministrazioni della regione Friuli Venezia Giulia e Trentino Alto-Adige hanno stanziato elevate somme a sostegno dell'industria turistica, sia per la ricettività tradizionale, sia per gli impianti a fune e le piste da sci.

Tale fenomeno è rilevante particolarmente in provincia di Bolzano, dove si è avuto un rapido rinnovo degli impianti di trasporto con la sostituzione progressiva di vecchie sciovie e seggiovie con moderni impianti ad agganciamento automatico, molto più confortevoli e assai più rapidi e quindi più apprezzati da parte del turista.

Questa situazione concorrenziale anomala è subita anche dalle stazioni turistiche austriache, che non godono di pari aiuti pubblici, tanto da sfociare in una denuncia presso l'Unione Europea di violazione delle regole di concorrenza da parte delle regioni italiane a statuto speciale.

Le regioni vicine sono in definitiva riuscite ad accumulare un notevole vantaggio nei confronti delle strutture turistiche invernali della regione Veneto.

3. LA RAZIONALIZZAZIONE DEL PIANO

L'orientamento della pianificazione è stato quello di favorire la razionalizzazione del sistema impianti e piste attraverso una impostazione che consenta delle alternative ai singoli gestori nella scelta di come rinnovarsi magari anche su tracciati differenti, ma comunque in grado di fornire e garantire una portata adeguata e corrispondente alle caratteristiche del comprensorio. Questo processo permetterà negli anni di diminuire le spese di esercizio e di gestione dell'area sciabile a parità di portata utente-piste-impianti fornita.

La dimensione delle aree sciabili è un fattore di grande rilevanza nelle indicazioni di razionalizzazione poiché essa è l'elemento di maggiore attrattiva sul mercato del turismo invernale. Il turista stanziale aspira al massimo spettro di scelta di piste anche se poste a distanze notevoli dai centri in cui abita.

La naturale tendenza, imposta dal mercato turistico mondiale, al miglioramento della qualità dell'offerta porta con sé la necessità, ove possibile, di favorire con ogni modo la transizione da "area sciabile" a via sciabile.

Tale transizione è possibile anche mediante la realizzazione di collegamenti fra aree sciabili di cui si parlerà in maniera più approfondita nei capitoli successivi.

4. I PARCHEGGI

Lo sciatore, a causa della sua attrezzatura ed in particolare per i pesanti scarponi di cui è provvisto, ha una capacità estremamente limitata di percorrere tratti a piedi per raggiungere i terminali degli impianti a fune. Di conseguenza tutti gli sciatori utilizzano la propria automobile per portarsi il più vicino possibile all'impianto a fune che dà accesso alle piste da sci, da ciò l'esigenza di disporre di parcheggi dimensionati in modo coerente in prossimità degli impianti. Il problema di accedere agli impianti è in qualche caso risolvibile con la utilizzazione degli skibus che, opportunamente attrezzati anche per il trasporto degli sci, possono allargare l'area di raccolta degli sciatori per portarli ai vari terminali.

Utilizzando le grandezze numeriche elaborate si produrranno opportuni parametri in grado di indicare alle singole amministrazioni comunali le necessità di parcheggio al servizio dell'area sciabile. Naturalmente tali indicazioni dovranno essere poi confrontate con la situazione dei parcheggi esistenti da parte delle amministrazioni comunali per pianificare l'allargamento di parcheggi esistenti o la costruzione di nuovi parcheggi nel normale processo di gestione urbanistica del centro.



LE INDICAZIONI DI RAZIONALIZZAZIONE

Data la situazione turistica generale l'indirizzo economico per il futuro non dovrà prevedere un aumento dell'offerta, si dovrà invece orientarsi ad una sua razionalizzazione. Ciò significa che nel corso dell'ammodernamento degli impianti a fune e delle aree sciabili, non si dovrà tendere ad un aumento del numero degli impianti bensì ad una loro diminuzione, compensando la riduzione di impianti con un aumento della potenza e quindi della redditività della linea di trasporto. La ragione di questa direttiva sta nel fatto che il costo di gestione delle linee di trasporto è indipendente dal numero dei passeggeri trasportati, poiché i costi di gestione, manutenzione, manodopera e di energia sono una funzione diretta del periodo di apertura e non del fatturato realizzato e del numero di persone trasportate.

E' una regola generale che vale per tutti gli impianti di trasporto sia su rotaia che su gomma. In termini economici l'indirizzo di razionalizzazione significherà produrre un servizio di migliore qualità a prezzi più contenuti.

La razionalizzazione comporta anche l'abbandono di quegli impianti e piste sciabili non più redditizi sia per la loro ridotta dimensione sia per ragioni di prospettive climatiche e l'individuazione di altre proposte al fine di incentivare l'uso dell'esistente non solo nel periodo invernale, magari associando l'uso degli impianti anche a discipline sportive estive (mountain bike, nordic walking, sci d'erba ecc.). A seguito della razionalizzazione e del progressivo smantellamento delle strutture non più economicamente sostenibili si potrà raggiungere un nuovo equilibrio con evidenti vantaggi ambientali ed economici.



NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

TITOLO I – PARTE GENERALE

Art. 1 Finalità

Il Piano Regionale Neve, di seguito PRN, rappresenta il piano di settore del sistema impianti e piste delle aree sciabili del Veneto.

Il PRN è finalizzato a:

- a) razionalizzare la realizzazione degli impianti e delle piste, nonché delle infrastrutture complementari ed accessorie;
- b) qualificare gli impianti in relazione alla funzione di pubblico servizio;
- c) ottimizzare il rapporto impianti-piste;
- d) individuare le aree sciabili attrezzate definendo in particolare:
 1. le aree a specifica destinazione per la pratica degli sport sulla neve che sono segnalate, separate e classificate, in particolare con riferimento alla pratica della slitta e dello slittino;
 2. le aree interdette, anche temporaneamente, alla pratica dello snowboard.

Art. 2 Elaborati di Piano

Il PRN è composto da:

- Relazione generale;
- Relazione sci alpino;
- Relazione sci nordico;
- Rapporto ambientale;
- Sintesi non tecnica del rapporto ambientale;
- Valutazione d'incidenza;
- Tavole di corografia generale (scala 1:50.000);
- Tavole stato di fatto (scala 1:10.000).

Art. 3 Definizioni

Impianto a fune: impianto destinato al servizio pubblico autorizzato all'esercizio per il trasporto di persone e di cose.

Demanio sciabile: superficie che per le sue caratteristiche e condizioni, nel rispetto dei principi e criteri di pianificazione del presente piano, è destinabile all'uso di area sciabile attrezzata.

Sub demanio sciabile: singola porzione di demanio sciabile all'interno del quale sono stati indicati parametri di sviluppo omogeneo.

Collegamento: complesso di piste ed impianti funzionali a collegare aree sciabili attrezzate nonché centri abitati con aree sciabili attrezzate.

Area sciabile attrezzata: superficie innevata anche artificialmente aperta al pubblico e comprendente piste, impianti di risalita e di innevamento abitualmente riservata alla pratica degli sport sulla neve, quali lo sci da discesa nelle sue varie articolazioni, lo sci di fondo, la tavola da neve denominata snowboard, la slitta e lo slittino e gli altri sport sulla neve in cui vi sia l'uso di particolari mezzi e strumenti o di uno specifico equipaggiamento.

Pista: la superficie di terreno appositamente predisposta e abitualmente riservata alla circolazione e all'uso pubblico per la pratica degli sport sulla neve.

Snow park: la superficie di terreno appositamente predisposta e abitualmente riservata alle evoluzioni di specifici utenti, soggetta ad accesso regolamentato, distinta dalle piste di cui al punto precedente.

Art. 4 Effetti del PRN e rapporti con gli altri strumenti di pianificazione

Il PRN è approvato in coordinamento e ad integrazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), così come previsto dall'articolo 7 della legge regionale 21 novembre 2008, n. 21.

Il PRN è sottoposto alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) in conformità alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 relativa alla valutazione degli effetti dei piani e dei programmi sull'ambiente.

Il PRN ha una validità di 10 anni. Trascorsi tre anni dalla sua approvazione possono essere presentate motivate richieste di revisione. Qualora almeno due amministrazioni comunali abbiano presentato, previa deliberazione dei rispettivi organi consiliari, richiesta di revisione



non configurante semplice variante parziale del piano, si può procedere anticipatamente ad una revisione dello stesso.

Art. 5 Contenuti prevalenti

La definizione grafica del tracciato di linea dell'impianto di risalita e dei margini delle piste va considerato vincolante nei limiti della leggibilità grafica delle tavole allegate al Piano.

Nel caso di contrasto di previsioni tra elaborati grafici, prevalgono le previsioni contenute in quelli a scala maggiore.

Nel caso di contraddizione tra previsioni di norme ed elaborati grafici, prevale quanto contenuto nel testo normativo.

Art. 6 Stato di fatto

Lo stato di fatto del sistema impianti e piste delle aree sciabili del Veneto è rappresentato in scala 1:10.000 disegnato su carta tecnica regionale di cui alla legge regionale 16 luglio 1976, n. 28 "Formazione della carta tecnica regionale".

Il dato ufficiale della superficie sciabile di ogni singola pista e del tracciato di ogni singolo impianto è rappresentato, sino alla predisposizione del registro digitale, dagli elaborati grafici allegati al relativo provvedimento di approvazione.

TITOLO II – DEMANI SCIABILI

Art. 7 Parametri di riferimento progettuale per lo sci alpino

I parametri sono i seguenti:

- *posto sciatore impianto (PS/I)*: indica la capacità reale istantanea di un impianto di risalita ed è calcolato sulla portata oraria dell'impianto, diviso per il coefficiente di ripetitività orario (cr), calcolato sommando il tempo di risalita, il tempo medio di percorrenza della pista alla velocità statisticamente stimata in m. 2/min.sec² ed il tempo di circa 2/3 min. primi di sosta "tecnica" alla stazione di valle.



-
- *posto sciatore pista (PS/P)*: è dato dalla superficie totale della pista in metri quadrati, divisa per 200 calcolandosi convenzionalmente in metri quadrati duecento la superficie mediamente necessaria allo sciatore in evoluzione³.
 - *portata della pista (P)*: è data dalla superficie sciabile netta⁴ divisa per la densità utile⁵ calcolata in sciatori/ettaro uguale a 50.
 - *larghezza media della pista (LAM)*: oltre al dato geometrico intuibile ovvero la superficie della pista divisa per la lunghezza, il termine è utilizzato come indicazione della larghezza media necessaria per assicurare una portata compatibile con la densità utile. In termini concreti si assume congrua una LAM corrispondente alla portata dell'impianto diviso un numero fisso individuato in 30. questo valore è il risultato del seguente calcolo:
 - *coefficiente di arroccamento (C.Arr.)*: costituisce il dato stimato sulla costituzione elettiva del singolo impianto a portare in quota sciatori in semplice trasferimento verso altri impianti; C.Arr. 0,70 significa che il 70% degli sciatori utilizza l'impianto in termini di circuito ripetitivo, mentre il 30% si considera in transito verso altri impianti.
 - *capacità istantanea*: per la pista è corrispondente alla portata della pista; mentre per l'impianto è la portata oraria divisa per il cr. Infine la capacità integrata corrisponde al numero di persone che trovano collocazione contemporanea in un singolo ambito impianto-pista/e e corrisponde al numero di sciatori in pista (con densità paria 50 sciatori/ettaro) maggiorato dagli sciatori in linea di impianto o in attesa tecnica di imbarco (escluse le code che non dovrebbero esserci in un sistema correttamente dimensionato)
 - *rapporto presenza/utenti*: non ogni ospite delle stazioni invernali è un utente del sistema impianti/piste e non ogni utente lo è di norma a tempo pieno. Il dimensionamento delle strutture impiantistiche in rapporto alle infrastrutture ricettive (diurne e notturne) viene calcolato in 0,6 sciatori⁶ per una presenza⁷. questo rapporto può variare fino a 0,8 nelle stazioni di afflusso prevalentemente festivo e diurno.

3 UNI 5.4.3

4 UNI 5.4.1

5 UNI 6.109

6 UNI 6.2

7 UNI 6.1

- *capacità di arroccamento*: per i sistemi sciistici raggiungibili solo con gli impianti a fune la capacità dei sistemi stessi è definita dal numero degli utenti che l'impianto di arroccamento riesce a portare in quota in un tempo compatibile con le esigenze dello sciatore. Il tempo utile di arroccamento viene convenzionalmente considerato di 2 ore e 30 minuti, sicché la capacità di arroccamento equivale alla portata oraria per 2,5. Il rapporto PSI/PSP dei sistemi a monte non dovrà superare nel loro complesso la capacità di arroccamento.
- *Accesso regolamentato*: per le strutture che necessitano di un accesso regolamentato o limitato ad alcune categorie di utenti il controllo potrà avvenire mediante una o più delle seguenti modalità: uso di sistemi tecnologici per la rilevazione del passaggio delle persone; presenza di un operatore in loco; varchi di passaggio obbligato ove siano ben visibili e comprensibili le condizioni che regolano l'accesso e l'uso della struttura.

Analisi sviluppate sulla base di rilievi statistici possono condurre alla variazione dei parametri di cui ai punti precedenti, da approvarsi mediante provvedimento di Giunta Regionale.

Art. 8 Aggiornamento e revisione dei demani e dei sub-demani sciabili

I parametri di dimensionamento di ciascun demanio o sub-demanio sono periodicamente aggiornati dalla Giunta regionale, con apposito provvedimento, sulla base delle variazioni dello stato di fatto

Art. 9 Aree di sosta

Presso i punti di accesso alle aree sciabili ovvero presso gli impianti in esercizio estivo, devono essere previsti idonei spazi di sosta per i veicoli utilizzati per raggiungere le aree stesse.

Il dimensionamento delle aree di sosta dovrà avvenire sulla base del numero stimato di presenze per l'area sciabile tenendo conto della potenzialità dei singoli impianti calcolata sulla capacità complessiva del sistema su base minima di cinquanta sciatori per ettaro di pista, considerato una media di tre persone per veicolo e metri quadrati dodici di parcheggio per singolo veicolo. Qualora l'impianto funzioni prevalentemente in esercizio estivo, il dimensionamento delle aree di sosta dovrà avvenire sulla base del numero stimato di presenze per l'area tenendo conto dell'affluenza massima della zona.



A tale riguardo dovrà essere posta particolare attenzione alle differenti tipologie di veicoli da accogliere nelle aree di sosta riservando, compatibilmente alle condizioni del luogo, spazi adeguati per le autovetture e per gli autobus. Inoltre si dovranno considerare i cosiddetti “veicoli ricreazionali” per i quali si può prevedere il servizio di “sosta attrezzata” con servizi mirati.

Eventuali situazioni particolari, corredate da studi specifici intesi a razionalizzare l'utilizzazione degli spazi di parcheggio e limitare il consumo di territorio, potranno consentire deroghe ai parametri di cui sopra.

**TITOLO III – COLLEGAMENTI****Art. 10 Individuazione**

Il collegamento è rappresentato con un vettore e può svilupparsi in un arroccamento o in un demanio sciabile.

Qualora un soggetto fosse interessato allo sviluppo di un collegamento, dovrà presentare uno studio di fattibilità corredato dai documenti indicati nel successivo articolo 11.

La Giunta regionale, entro il termine di 90 giorni dalla presentazione dell'istanza completa in ogni sua parte, provvede a definire i parametri di sviluppo nonché l'eventuale perimetrazione del nuovo demanio sciabile.

Il nuovo demanio sciabile e i relativi parametri di sviluppo approvati integrano e aggiornano i documenti di piano.

Art. 11 Parametri di riferimento progettuale per i collegamenti

Nell'ipotesi di sviluppo di un collegamento in nuovo demanio sciabile, il richiedente dovrà presentare uno studio di fattibilità che evidenzi di aver valutato anche i seguenti aspetti:

- le aree sciabili da collegare devono essere di notevole consistenza tali da offrire una ampia e qualificata offerta;
- l'area sciabile attrezzata risultante a seguito del collegamento deve essere costituita da una serie di elementi (piste e impianti) di pregio;
- l'area sciabile attrezzata deve essere accessibile da più punti e deve poter riportare lo sciatore al punto di accesso;
- la sostenibilità economica dell'intervento proposto;
- documento che attesti, qualora prevista, la non assoggettabilità a VAS ovvero il parere favorevole della competente commissione regionale.

Nel caso invece che l'istanza abbia ad oggetto lo sviluppo di un collegamento in un arroccamento, il richiedente dovrà presentare uno studio di fattibilità che evidenzi di aver valutato anche i seguenti aspetti:

- la sostenibilità economica dell'intervento proposto;



-
- documento che attesti, qualora prevista, la non assoggettabilità a VAS ovvero il parere favorevole della competente commissione regionale;
 - valutazione degli effetti dell'intervento sul traffico veicolare, favorendo le soluzioni che ne consentono la riduzione.

Qualora un comune inserisca nel proprio strumento di pianificazione lo sviluppo di un collegamento, trasmette alla Giunta Regionale, in luogo dello studio di fattibilità, l'atto di approvazione e la relativa documentazione tecnica.

La Giunta regionale, entro 90 giorni dalla presentazione dell'istanza, provvede a definire i parametri di sviluppo nonché l'eventuale perimetrazione del nuovo demanio. Il nuovo demanio sciabile e i relativi parametri di sviluppo approvati integrano e aggiornano i documenti di piano.

TITOLO IV – SCI NORDICO

Art. 12 Parametri di riferimento progettuale per le piste da fondo

I valori indicati nella “relazione sci nordico” ed i parametri sotto riportati sono di riferimento per l’analisi dei progetti di nuove opere.

I parametri sono i seguenti:

- *portata della pista*: uno sciatore di fondo abbisogna mediamente di una dimensione spaziale libera pari a 20 metri di distanza dal fondista che lo precede e da quello che lo segue, talchè la portata di una pista può essere fissata in 50 sciatori/Km lineare di binario. Assunto come standard la conformazione di pista a doppio binario per senso di marcia si determina quindi la portata massima della pista in 100 sciatori/Km per senso di marcia.
- *coefficiente di contemporaneità*: nel corso della giornata si verifica un ricambio medio di sciatori contemporaneamente in pista pari a due cicli; ciò significa che ad una presenza istantanea di 100 sciatori su un chilometro di pista equivale una presenza in loco, non contemporanea, ma distribuita nell’arco della giornata, pari a 200 sciatori (coeff. di contemporaneità = 0,5).
- *calcolo strutture di supporto*: le strutture di supporto (ristoro, spogliatoio, sciolinatura, servizi igienici) vengono calcolate in 0,2 mq./sciatore; tale parametro medio può essere aumentato o diminuito quando, rispettivamente, il centro si trovi completamente isolato o quando esistano altre strutture ricettive (anche non specifiche) in zona.
- *richiesta attrezzatura*: a seconda delle località (con maggior richiesta nei centri più vicini alla pianura) la richiesta di attrezzature da noleggio si fissa su una quota pari all’1% della massima ricettività dello stesso.

Analisi sviluppate sulla base di rilievi statistici possono condurre alla variazione dei parametri di cui al punto precedente, da approvarsi mediante provvedimento di Giunta Regionale.

**Art. 13 Aree di sosta sci nordico**

Presso i punti di accesso alle aree sciabili devono essere previsti idonei spazi di sosta per i veicoli utilizzati per raggiungere le aree stesse.

Il dimensionamento delle aree di sosta dovrà avvenire sulla base del numero stimato di presenze per l'area sciabile tenendo conto della potenzialità della singola pista e della capacità complessiva dell'intero sistema, considerando una media di tre persone per veicolo e metri quadrati dodici di parcheggio per singolo veicolo.

A tale riguardo dovrà essere posta particolare attenzione alle differenti tipologie di veicoli da accogliere nelle aree di sosta riservando, compatibilmente alle condizioni del luogo, spazi adeguati per le autovetture e per gli autobus. Inoltre si dovranno considerare i cosiddetti "veicoli ricreazionali" per i quali si può prevedere il servizio di "sosta attrezzata" con servizi mirati.

Eventuali situazioni particolari, corredate da studi specifici intesi a razionalizzare l'utilizzazione degli spazi di parcheggio e limitare il consumo di territorio, potranno consentire deroghe ai parametri di cui sopra.

TITOLO V – TUTELA AMBIENTALE**Art. 14 Razionalizzazione delle aree sciabili**

La realizzazione di impianti di risalita deve perseguire la finalità di:

- ammodernare e sostituire linee funiviarie già esistenti o di realizzare nuove linee privilegiando interventi che dismettono un numero pari o superiore di impianti.
- creare collegamenti sciistici atti a limitare l'uso dei mezzi di trasporto su gomma;
- creare nuove realtà sciistiche;

Al fine di tutelare e valorizzare la risorsa suolo, gli impianti e le piste per i quali vengono rispettivamente a cessare la concessione e l'autorizzazione devono essere dismessi e ripristinato lo stato dei luoghi precedente alla loro realizzazione.

Art. 15 Prescrizioni operative

Nelle operazioni di disboscamento e di movimentazione di terra che si rendessero necessarie, si devono privilegiare le soluzioni che prevedono l'abbattimento del minor numero di elementi arborei e l'asportazione della minor quantità di terreno vegetale.



L'eventuale taglio di alberature ricadenti in zone geologicamente instabili deve avvenire mediante opere di consolidamento tali da garantire la stabilità dei versanti. Le scarpate devono essere ben raccordate con il pendio esistente, consolidate e rinverdite.

Nei tratti più ripidi delle piste da sci il terreno deve essere consolidato mediante adeguate soluzioni tali da consentire la crescita della cotica erbosa.

Nell'individuazione dei tracciati di pista devono essere privilegiati i percorsi che riducono (o annullano) soluzioni di continuità con le superfici naturali circostanti evitando di creare discontinuità nella rete sentieristica e nei passaggi faunistici esistenti.

Al fine di ridurre il fabbisogno idrico finalizzato alla produzione di neve artificiale, devono essere favoriti i tracciati di pista che si sviluppano lungo superfici prive di asperità e con un'esposizione solare atta a limitare il "consumo" di neve.

Si devono preferire, ove possibile, strutture di protezione amovibili e costruite con tecnologie e tecniche che ne consentano un corretto inserimento ambientale.

Art. 16 Utilizzo e tutela della risorsa idrica

Nella realizzazione di bacini finalizzati all'approvvigionamento idrico per impianti di sistemi di innevamento programmato dovranno essere adottate misure per la tutela qualitativa e quantitativa del patrimonio idrico regionale nel rispetto di quanto disposto dal Piano di Tutela delle Acque (PTA), congiuntamente agli altri strumenti di pianificazione e della normativa di settore.

Compatibilmente con la disponibilità della risorsa idrica della zona dovranno essere favorite quelle scelte progettuali che limitano il consumo idrico e incrementano il riciclo e il riutilizzo dell'acqua e incentivano l'utilizzo di tecnologie per il recupero e il riutilizzo delle acque reflue.

I sistemi di accumulo idrico per l'innevamento programmato devono avere caratteristiche di multifunzionalità e rispondere ad esigenze "comprensoriali", coordinate con gli Enti locali di riferimento. I Comuni dovranno prevedere, nell'adeguamento dei propri strumenti di pianificazione, aree atte alla realizzazione di dette opere. I sistemi di accumulo devono tener conto della situazione idrologica locale, evitando trasferimenti ad altre unità idrografiche.

**Art. 17 Rischio valanghivo**

Gli interventi proposti dovranno essere corredati da una dichiarazione dell'Autorità competente sul rischio valanghivo.

Qualora si configuri il rischio valanghivo dovrà essere presentato un progetto da sottoporre alla medesima Autorità per la definizione delle eventuali misure di prevenzione e protezione da adottarsi.

Art. 18 Tutela del paesaggio

Gli interventi rientranti in aree considerate di pregio paesaggistico dovranno essere corredati da documentazione fotografica adeguata a rappresentare l'inserimento dell'intervento nel contesto paesaggistico per la successiva verifica e valutazione da parte dall'Autorità competente e per la definizione delle eventuali prescrizioni a tutela del paesaggio.

Negli interventi finalizzati alla messa in sicurezza delle aree sciabili attrezzate sono da privilegiare le soluzioni che adottano tecniche e materiali dell'ingegneria naturalistica e tipici dei luoghi, evitando l'introduzione di elementi estranei. Nella formazione di rilevati e nelle scarpate di sterro devono preferirsi "moduli" di sistemazione di ridotta estensione.

Art. 19 Norme di intervento da adottare in aree SIC-ZPS o in ambiti di pregio ambientale

Tutti gli interventi da realizzarsi in attuazione del presente piano vanno preventivamente assoggettati a quanto disposto dalla vigente legislazione in materia di valutazione di incidenza ambientale con i criteri e le modalità contenute nella D.G.R. n. 3173 del 10 ottobre 2006 e smi.

Non è consentita la realizzazione di nuovi impianti di risalita a fune e nuove piste da sci, ad eccezione di quelli previsti negli strumenti di pianificazione generali e di settore vigenti alla data di emanazione del Decreto Ministeriale dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare del 17 ottobre 2007 n. 184, a condizione che sia conseguita la positiva valutazione d'incidenza dei singoli progetti ovvero degli strumenti di pianificazione generali e di settore di riferimento comprensivi di valutazione d'incidenza; sono fatti salvi gli impianti per i quali sia stato avviato il procedimento di autorizzazione prima dell'entrata in vigore del citato DM 184/2007, mediante deposito del progetto esecutivo comprensivo di valutazione d'incidenza, nonché interventi di sostituzione e ammodernamento anche tecnologico e modesti ampliamenti



del demanio sciabile che non comportino un aumento dell'impatto sul sito in relazione agli obiettivi di conservazione della ZPS.

Nell'ambito della valutazione di incidenza ambientale dei singoli interventi dovrà essere valutata la possibile presenza di fattori di perturbazione, in particolar modo con riferimento alle matrici suolo, aria e acqua nonché alle aree vegetate e non e sulle specie.

La scelta di eventuali "soluzioni alternative" deve essere operata con il fine di garantire l'integrità dei siti della Rete Natura 2000 e in riferimento agli elementi del Piano.

Al fine di garantire l'integrità dei siti della Rete Natura 2000, dovranno essere prese in considerazione eventuali soluzioni alternative nonché gli effetti determinati dalle stesse nella possibile interazione con altri piani, progetti e interventi che interessano un'area sovrapponibile con quella relativa all'intervento.

Art. 20 Verifica di assoggettabilità

L'attuazione/realizzazione degli interventi nei subdemani, collegamenti ed arroccamenti, è subordinata alla assunzione nelle NTA dei Piani Urbanistici comunali delle direttive e delle prescrizioni contenute negli articoli 15, 16, 17, 18 e 19 delle presenti Norme. Fatto salvo quanto ammesso dal DM n. 184 del 17 ottobre 2007, qualora l'intervento ricada all'interno di ZPS, il relativo sub demanio, collegamento o arroccamento dovrà essere sottoposto a procedura di Verifica di Assoggettabilità ai sensi dell'art. 12 del Codice dell'Ambiente in cui dovranno essere identificate le possibili soluzioni alternative.

L'attuazione/realizzazione degli interventi del *Collegamento Misurina-Passo Tre Croci*, implica lo stralcio di quanto previsto all'interno dei siti della Rete Natura 2000, mentre per le restanti previsioni l'attuazione/realizzazione è subordinata alla assunzione nelle NTA dei Piani Urbanistici comunali, delle direttive/prescrizioni contenute negli artt. 15, 16, 17, 18 e 19 delle presenti Norme.

Art. 21 Monitoraggio

Al fine di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PRN nonché la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli impatti negativi imprevisti e, quindi, adottare le opportune misure correttive, è redatto il Piano di Monitoraggio. Il monitoraggio ambientale



previsto dalla disciplina in tema di valutazione ambientale strategica rappresenta parte integrante del sistema di monitoraggio del PRN.

La Giunta regionale, avvalendosi dei soggetti istituzionali preposti alla gestione di dati e informazioni di natura ambientale, territoriale e socio-economica, determina modi e tempi con cui attuare il monitoraggio del PRN tenuto conto degli indicatori individuati nella Parte I – Generale e analiticamente selezionati nella Parte V - Integrazione del Rapporto Ambientale.

Il popolamento degli indicatori di monitoraggio dovrà essere effettuato a cura dell’Autorità Procedente, nel rispetto di quanto stabilito dalla Giunta Regionale.

L’Autorità procedente attiva il processo di verifica del monitoraggio delle varie azioni ed in considerazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale e socio-economica, provvede a redigere ogni tre anni specifico rapporto al fine di verificare come le azioni operino nei confronti del Piano.

Nella fase di attuazione del Piano tuttavia la Giunta Regionale potrà ridefinire il numero e la tipologia degli indicatori ora individuati per il monitoraggio.

Le informazioni raccolte mediante il monitoraggio devono essere tenute in considerazione nel caso di eventuali modifiche al piano e sempre incluse nel quadro conoscitivo dei successivi atti di pianificazione e di programmazione.

TITOLO VI – NORME FINALI E TRANSITORIE

Art. 22 Misure di salvaguardia.

1. Dalla data dell'adozione del PRN nonché delle relative varianti e fino alla loro entrata in vigore, si applicano le misure di salvaguardia, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, comma 3 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 “Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia“. Il periodo massimo è di cinque anni, quando lo strumento sia stato trasmesso per l'approvazione entro un anno dall'adozione e, in ogni altro caso, di tre anni.
2. Dall'adozione del PRN, o delle relative eventuali varianti e fino alla loro entrata in vigore, e comunque non oltre cinque anni dalla data di adozione, la provincia è tenuta a sospendere ogni determinazione sulle domande relative ad interventi che risultino in contrasto con le prescrizioni e i vincoli contenuti nel piano.



3. Il Presidente della giunta regionale e il Presidente della provincia possono disporre, con provvedimento motivato da notificare all'interessato, la sospensione dei lavori che siano in contrasto rispettivamente con le prescrizioni del PRN o delle relative varianti adottati, e siano tali da comprometterne o renderne più onerosa l'attuazione.

Art. 23 Adeguamento degli strumenti di pianificazione inferiore.

Gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di livello inferiore devono adeguarsi entro dodici mesi da quando il PRN acquista efficacia.

L'inutile decorso del termine di cui al precedente comma comporta l'applicazione dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 30 delle legge regionale 23 aprile 2004, n. 11.

Art. 24 Entrata in vigore

Il PRN entra in vigore il quindicesimo giorno successivo alla pubblicazione dell'avviso sul BUR.