



RIPARTIRE DALLE
CIME BIANCHE

CIME BIANCHE

Analisi dello studio di fattibilità

Aosta - Martedì 5 settembre 2023

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



UNO STUDIO ZOPPO

A) Percorribilità normativa

...non spenderemo una parola in più per argomentare la nostra fondata convinzione che tale intervento sia legalmente impossibile e che ogni risorsa economica pubblica utilizzata a tal fine costituisca danno erariale.

UNO STUDIO ZOPPO

B) Assenza valutazione stato impianti esistenti

...non presenta un solo dato, una sola valutazione sullo stato degli impianti esistenti, sulle necessità di ammodernamento e sostituzione, sui costi

Sezione II: Oggetto dell'appalto.

II.1) Entità dell'appalto.

II.1.1) **Denominazione:** Dialogo competitivo per l'aggiudicazione della progettazione ed esecuzione della nuova linea funiviaria Breuil-Cervinia/Plan Maison/Plateau Rosa (C.I.G.9857077D41 C.U.P. H21C23000510009).

II.1.2) **Codice CPV principale:** 45234210 (Sistemi di trasporto a fune con cabine).

II.1.3) **Tipo di appalto:** Lavori.

II.1.4) **Breve descrizione:** la procedura mira all'instaurazione e alla conclusione di un dialogo con i candidati ammessi al fine di elaborare una o più soluzioni atte a soddisfare le necessità dell'Ente aggiudicatore, come specificate nel documento "Quadro delle esigenze" allegato al presente bando, e sulla base della quale o delle quali i candidati selezionati saranno invitati a presentare le offerte per l'aggiudicazione dell'appalto avente ad oggetto la progettazione e l'esecuzione della nuova linea funiviaria Breuil-Cervinia / Plan Maison / Plateau Rosa.

II.1.5) **Valore totale stimato:** Valore, IVA esclusa, 120.000.000,00 euro.

II.1.6) **Informazioni relative ai lotti:** questo appalto è suddiviso in lotti: no.

II.2.3) **Luogo di esecuzione:** Codice NUTS ITC20. Luogo principale di esecuzione: comprensorio sciistico di Cervino S.p.A. nel Comune di Valtournenche (AO).

UNO STUDIO ZOPPO

C) Nessuna indagine sulla domanda

...non si è voluto ascoltare l'opinione dei destinatari di tale intervento, la domanda destinataria della nuova offerta: i turisti, i frequentatori delle Val d'Ayas. Lo abbiamo fatto noi.



UN REPORT DEGLI EQUIVOCI

Non ci sono scelte possibili, perfino dal punto di vista della committenza

Le conclusioni della VINCA (valutazione d'incidenza ambientale) sono chiare:

Considerando che sulla base delle già citate Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza, “l'alternativa finale prescelta deve essere comunque la meno dannosa per gli habitat, le specie, gli habitat di specie e per l'integrità dei siti Natura 2000 interessati, a prescindere dalle considerazioni economiche, ed avendo accertato l'assenza di altre alternative possibili in grado di non presentare incidenze significative”, la soluzione Progettuale n. 5 è quella che genera le minori incidenze sulla base di quanto riportato nella Tabella 4.2-35 in merito alle incidenze residuali e quindi al rispetto dell'integrità della ZSC/ZPS come riportato nella Tabella 4.2-36

UN REPORT DEGLI EQUIVOCI

Intero rapporto impostato sul confronto fra diverse soluzioni percorribili

9.3 Alternative progettuali: prime valutazioni

Il Gruppo di Lavoro ha sviluppato diverse alternative tecnologiche, ovvero alternative di tracciato, per il collegamento funiviario Frachey – località laghi Cime Bianche, al fine di trovare la soluzione che comporti il minor impatto possibile, tenendo conto degli approfondimenti e degli studi specialistici redatti dai professionisti dei vari settori ambientali. Infatti, fin dalla fase iniziale del lavoro, si è condiviso un approccio multidisciplinare al tema del collegamento funiviario, permettendo in questo modo di valutare di volta in volta gli aspetti positivi e negativi delle diverse alternative di tracciato.

UN REPORT DEGLI EQUIVOCI

Ipotesi unica, di ripiego, del tutto inefficace.

Per gli sciatori, che passerebbero ore sugli impianti

Per quanto riguarda il collegamento invernale è necessario che gli sciatori possano percorrere in discesa la maggior parte dei percorsi e quindi è necessario realizzare la pista di discesa Alpe Ciarcerio – Frachey e possibilmente la pista che dal Colle inferiore delle Cime Bianche arriva alla stazione di Vardaz.

UN REPORT DEGLI EQUIVOCI

Ipotesi unica, di ripiego, del tutto inefficace.

Per gli escursionisti, essendo il dislivello da Frachey e Gavine ridicolo

Infine, l'ubicazione della stazione intermedia a Gavine perderebbe ogni attrattività in termini di escursionismo estivo in quanto molto vicina e facilmente raggiungibile già oggi dal fondovalle di Frachey. Vero è che dal punto di vista paesaggistico potrebbe risultare favorevole rispetto a Djomein ma soprattutto rispetto a Vardaz in quanto la stazione intermedia di Gavine risulterebbe localizzata in un territorio più protetto e maggiormente mitigabile.

Capitolo 1

INTRODUZIONE

Il report preliminare non può sostituire la VAS

La normativa non prevede la redazione della VAS e della VInCA per gli studi propedeutici e preliminari o di fattibilità, come in questa circostanza. Pertanto rispetto a quanto previsto per la VAS (art. 7 della L.R. 12/2009) è stato necessario concordare e definire con gli Uffici Regionali un percorso coerente con la fase progettuale prevista (studi preliminari) anche in considerazione della forte valenza ambientale che l'idea progettuale riveste.

Capitolo 2

CONTESTO

Tre i dati da evidenziare: 1) disparità presenze Cervino e Monterosa

Interessante notare il differente andamento stagionale delle due aree. Infatti, il Comprensorio Turistico Monte Cervino si contraddistingue per una forte stagione invernale, che va da dicembre ad aprile, nella quale si concentra circa il 70% delle presenze annuali rispetto al 22% nei mesi di luglio e agosto. Il cliente invernale è per la maggior parte dei casi straniero e rappresenta circa l'80% delle presenze totali, percentuale che scende a poco più del 20% nella stagione estiva. Il Comprensorio Monte Rosa ha una stagione turistica più bilanciata con il 51% delle presenze nella stagione estiva (giugno-settembre) e il 48% in quella invernale anche se il picco dei flussi turistici si verifica nei mesi di luglio e agosto,

Capitolo 2

CONTESTO

Tre i dati da evidenziare: **1) disparità presenze Cervino e Monterosa... osmosi?!**

l'alternativa strategica **n. 1** prevede la realizzazione di un collegamento funiviario Frachey – Laghi Cime Bianche che permette di connettere direttamente la val d'Ayas con i comprensori sciistici della Valtournenche Cervinia-Zermatt sia in ottica invernale (divenendo così uno tra i comprensori più importanti a livello internazionale) che estiva, garantendo una forte osmosi dei turisti delle due valli che oggi sono fortemente i caratterizzati ovvero Valtournenche-Cervinia per il turismo invernale e Ayas per il turismo estivo. I benefici, in termini di indotto turistico e investimenti (privati e pubblici), ricadranno direttamente e in larga parte nei territori della val

Capitolo 2

CONTESTO

Tre i dati da evidenziare:
2) utilizzo estivo degli impianti a Champoluc

Indice di utilizzo impianti estate Champoluc (*)

Stagione	Indice utilizzo
2016	1,5 %
2017	1,8 %
2018	1,2 %
2019	1,5 %
2020	1,2 %
2021	1,4 %
2022	1,5 %

(*) considerando gli impianti realmente aperti durante l'estate

Capitolo 2

CONTESTO

Tre i dati da evidenziare: **3) nessun dato sui flussi intervallivi attuali.**
...abbiamo i flussi per ettaro.

coefficiente densità sciatore/ettaro nel comprensorio Monterosa

	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022	media (*)
Alagna	12,4	13,3	12,6	14,9	0,0	9,9	12,6
Champoluc	25,6	27,3	26,3	28,7	4,2	21,4	25,9
Gressoney la Trinite'	15,5	14,7	16,2	11,8	10,1	16,4	14,9

(*) senza 2020-2021

Capitolo 3

IL PROGETTO

Tre gli elementi significativi: **1) presentazione 5 alternative, creando grande confusione**

3.4 Le alternative di progetto

Come visto in precedenza la analisi delle alternative è partita da due punti fermi: la stazione di partenza in località Frachey, nella skiarea Monterosa, e la stazione di arrivo all'interno del Comprensorio di Cervinia presso Laghi di Cime Bianche.

Le diverse ipotesi proposte hanno tenuto conto della peculiarità della zona di intervento proponendo soluzioni tecnologiche differenti, che consentono di minimizzare il numero di sostegni, e localizzazioni diverse della stazione intermedia del primo tronco. L'analisi ambientale proposta nel presente studio consentirà di fornire gli strumenti per la valutazione delle diverse alternative.

Capitolo 3

IL PROGETTO

Tre gli elementi significativi: **2) Una croce definitiva sulla pista da sci nel Vallone**

In definitiva, risulta una pista di discesa da Plan Sommetta a Vardaz di scarsa attrattività a causa dei lunghi tratti pianeggianti presenti, di difficile gestione a causa delle difficoltà di accesso alla zona sia nel periodo invernale che nel periodo estivo per le manutenzioni, non assoggettabile a battitura con mezzi battipista in relazione all'impossibilità di realizzare gli interventi di movimenti terra necessari per la regolarizzazione longitudinale e trasversale della pista da sci. Attività di allargamento, spietramento, livellamento sull'intera pista da sci (circa 113.000 mq), comprometterebbero inevitabilmente l'ambito naturalistico, ambientale e geologico del vallone, ancora intatto.

Capitolo 3

IL PROGETTO

Tre gli elementi significativi: **3) L'assurda ipotesi della pista di rientro a Frachey**

Oltre a questa funzione di tassello del collegamento intervallivo Cime Bianche, la pista da sci in previsione Alpe Ciarcerio – Frachey ha una sua ulteriore motivazione per essere realizzata in quanto costituirebbe la pista di discesa di rientro a valle per gli sciatori che attualmente accedono all'area sciabile Monterosa – Ski da Frachey, i quali ora utilizzano la funicolare esistente come impianto di arroccamento in salita (ad inizio giornata) ed in discesa (a fine giornata).

Da questo punto di vista la realizzazione della pista di sci in previsione Alpe Ciarcerio – Frachey sarebbe auspicabile e necessaria, anche nel caso di mancata realizzazione del collegamento intervallivo Cime Bianche, in quanto garantirebbe agli sciatori del comprensorio sciistico il rientro a valle sci ai piedi nell'ipotesi di guasto/malfunzionamento della funicolare esistente.

La pista da sci Alpe Ciarcerio – Frachey parte dalla località Alpe Ciarcerio, dove si collega alle piste da sci esistenti provenienti da Champoluc e da Gressoney. La pista da sci ha una lunghezza orizzontale di circa 776 mt ed un dislivello di circa 354 mt, compreso tra le quote di 1.970,40 mt s.l.m. (punto di partenza all'Alpe Ciarcerio) e 1.616,48 mt s.l.m. (punto di arrivo al piazzale funiviario di Frachey). Risulta una lunghezza sviluppata di circa 864 mt ed una pendenza media del 45,6%; la pendenza massima è del 66,5% nel tratto superiore. La superficie sviluppata della pista da sci in previsione è di circa 20.750 mq, a cui corrisponde una larghezza media della pista da sci di circa 24 mt.

In relazione all'elevata pendenza longitudinale del terreno, la pista da sci in previsione è utilizzabile esclusivamente da parte di sciatori esperti e non sarà accessibile, pertanto, alla clientela principiante.



Capitolo 4

COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO

Emerge pressoché totale incoerenza con obiettivi ambientali, senza trarne conseguenze

4.1.3 L'interferenza del progetto sulla rete Natura 2000 è una questione oggettiva che va adeguatamente affrontata in base alle evidenze che emergeranno dalla VInCA.

4.1.4 Emerge che il progetto può comportare delle potenziali criticità rispetto all'asse 2 in quanto quest'ultimo è fortemente incentrato alla tutela degli ambienti alpini.

4.1.4 L'obiettivo di tutela della biodiversità a rappresentare una costante criticità per il progetto

4.3.1 Solo una complessiva politica di mobilità sostenibile potrà favorire una corretta gestione degli effetti indotti dal progetto sul traffico. (Si domanda non si sa bene a chi)

Capitolo 4

COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO

Relativamente alle emissioni climalteranti, l'affermazione è del tutto infondata.

4.1.2 Non si attendono aumenti nelle emissioni poiché tutta l'energia elettrica utilizzata proviene da fonti rinnovabili. (Del tutto infondato - Dati GSE luglio 2023)

2021*	
Fonti rinnovabili	42,80%
Carbone	5,03%
Gas naturale	48,01%
Prodotti petroliferi	0,89%
Nucleare	0,00%
Altre fonti	3,27%
*dato consuntivo	

2022**	
Fonti rinnovabili	36,84%
Carbone	9,43%
Gas naturale	46,92%
Prodotti petroliferi	2,01%
Nucleare	0,00%
Altre fonti	4,80%
**dato preconsuntivo	

Capitolo 4

COERENZA CON IL QUADRO PROGRAMMATICO

Emissione annua di + 651 t di CO₂. La miglior energia rinnovabile è quella non consumata.

GLI OBIETTIVI DI PIANO

3 OBIETTIVI QUANTITATIVI - CONNESSI TRA LORO E COMPLEMENTARI

01

Riduzione dei consumi finali

coerentemente con il principio europeo *Energy efficiency first*, volto a evitare sprechi di risorse energetiche ed economiche, promuovendo un uso razionale dell'energia e migliorando l'efficienza delle conversioni energetiche

"la miglior energia rinnovabile è quella non consumata"

Capitolo 5

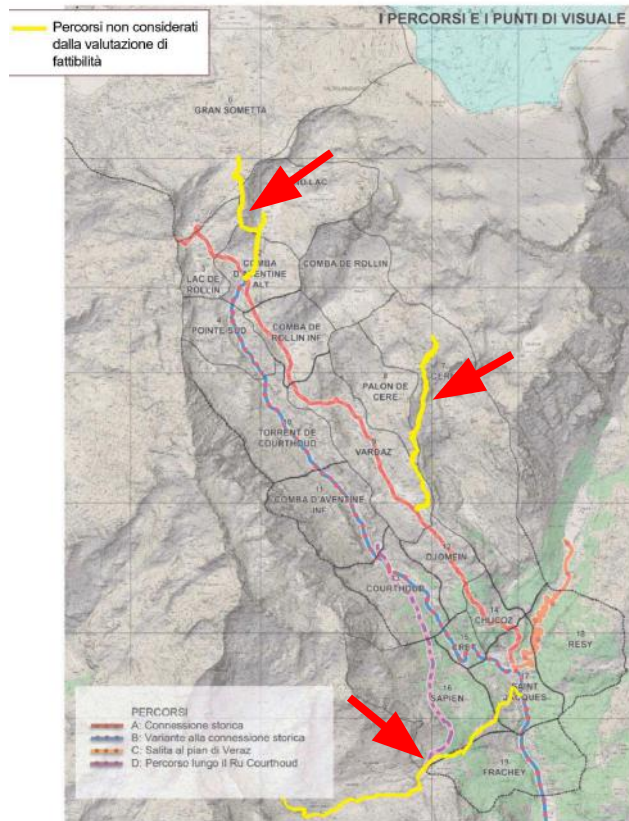
QUADRO AMBIENTALE

**Un ricchezza di biodiversità ben maggiore di quanto finora indagato.
Aveva visto bene l'Amministrazione comunale di Ayas, sindaco l'attuale AD di Monterosa.**

Dalle indagini e monitoraggi faunistici effettuati nel corso della redazione della VInCA e dai dati pregressi disponibili, sono state riscontrate ulteriori 5 specie di uccelli di interesse comunitario all'interno della ZPS/ZSC (rispetto a quelle segnalate nel FS) e altre 5 esternamente al sito RN2000.

Per quanto concerne l'avifauna, le specie presenti nella ZPS sono: Aquila reale, Gallo forcello, Pernice bianca, Coturnice, Culbianco, Gracchio corallino, Fringuello alpino al quale vanno aggiunti, grazie ai monitoraggi effettuati, Gipeto, Piviere Tortolino, Gufo reale, Civetta nana, Picchio nero. Le specie individuate fuori dalla ZPS-ZSC, ma presenti all'interno dell'area di progetto sono: Civetta capogrosso e Averla piccola. Inoltre alcune specie come il Biancone, il Grifone, il Falco di palude utilizzano l'area solo in modo occasionale o durante le stagioni migratorie.

Fig.4 I percorsi e i punti di visuale (scala 1:30.000)



Capitolo 5

QUADRO AMBIENTALE

**Imbarazzante la relazione
paesaggistica: semplicemente da rifare**

Capitolo 5

QUADRO AMBIENTALE

Paesaggio fra i nodi veri dell'incidenza ambientale. Passaggi esilaranti. Pagina 262

D'altra parte la percezione di integrità, forte nei singoli tratti dell'UP, è in parte contraddetta a scala maggiore. Infatti la bassa integrità del paesaggio del Colle si ripercuote sul senso della salita da Ayas. Il gusto dell'escursione in una montagna intatta è ridotto significativamente dalla sensazione di salire in quota per raggiungere non un tempio della natura incontaminata ma un luogo molto più alterato di tutti quelli che si sono attraversati nel percorso. D'altra parte si deve tener conto che sempre più spesso il percorso del vallone viene effettuato in discesa, con un rapporto con l'integrità attesa disilluso sin da subito, dal momento che si è saliti dalla Valtournenche con la funivia. Invece l'integrità rimane alta nelle singole conche e combe interne, dove lo spazio conchiuso consente oggi di associare le sensazioni di integrità e di dominio assoluto da parte della natura, tema a cui sono dedicate le attenzioni e le preoccupazioni di conservazione degli appassionati.

Capitolo 6

SERVIZI ECOSISTEMICI

Lunga disamina. Sottovalutazione servizi culturali. Singolare chiosa finale.

Potrebbe essere interessante in termini ecosistemici, prevedere il recupero dei SE potenzialmente persi con la realizzazione del progetto di collegamento funiviario, mediante l'attuazione di specifiche azioni di compensazione. Data la forte naturalità e la scarsa presenza antropica dell'area interessata dalla proposta progettuale, si potrebbe ipotizzare il recupero dei servizi ecosistemici attraverso il potenziamento degli stessi in un'area urbana quale la città di Aosta, ovvero in un tessuto con maggior necessità di potenziamento dei SE dato il maggior tasso di urbanizzazione rispetto invece ad un territorio prevalentemente naturale come quello del vallone delle Cime Bianche. Tale proposta verrà maggiormente approfondita nel successivo capitolo 10.



Capitolo 7

FASE PARTECIPATA

Inammissibili lacune e una emblematica dimenticanza: GLI AGRICOLTORI.

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Lacune sostanziali ed errori di calcolo. Valutare aspetti finanziari e ricadute economiche. Improbabile che VAN non sia positivo, data l'eccezionale leva finanziaria.

L'opzione tecnica "3S e monofune ammorsamento automatico", tenuto conto delle assunzioni esposte in precedenza, mostra un VAN pari a quasi 26,9 milioni di euro, che viene generato per il 21% dal valore residuo degli impianti dopo 20 anni e per il restante dall'entrata finanziaria netta generata dalla differenza tra flussi positivi e negativi.

Valore Attuale Netto	€ 26.884.044
Flusso finanziario annuale (non att.)	<u>€ 1.566.073</u>

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Incrementi fantasiosi di utenza (dal 2017 al 2022) e calcoli creativi

Il secondo scenario, denominato "Soluzione 1", prevede la realizzazione del nuovo collegamento che andrà ad aumentare l'appeal invernale della skiarea, offrendo la possibilità all'utente di usufruire di 432 km di piste (Cervinia, Monterosa, Alagna, Zermatt). La nuova tratta andrà, inoltre, ad aumentare la destagionalizzazione dell'offerta turistica rafforzando le presenze in quei periodi oggi più scoperti.

In questo caso, si prevede un incremento degli utilizzatori delle piste pari al 4% nell'area del Comprensorio Cervino (+200 clienti/giorno, per circa 28.000 giornate di sci) e del 7% per l'area Monterosa (+200 clienti/giorno, per circa 32.000 giornate di sci). La ski area di Alagna dovrebbe registrare un aumento di fruitori del 10% (+110 clienti/giorno, per circa 11.000 giornate di sci), mentre nell'area di Zermatt l'incremento sarebbe più contenuto attestandosi al 2% (+160 clienti/giorno, per circa 17.000 giornate di sci). Queste stime sono basate su di un valore medio di giornate di sci durante la stagione invernale pari a 120, dato fortemente sottostimato rispetto ai giorni effettivi di apertura, in stagioni normali, per il comprensorio di Breuil-Cervinia.

- Ipotesi realistica di aumento delle presenze del 3% sui due comprensori afferenti al collegamento, che nel 2016/2017 presumibilmente registreranno circa **1,3 milioni** di primi ingressi. Su questa ipotesi si genera un aumento degli incassi pari a **1,17 milioni di euro**;
- Aumento del biglietto. La presenza del collegamento potrebbe permettere un aumento medio del biglietto di **1,5 euro**. Su questa ipotesi si possono immaginare introiti di circa **2 milioni di euro**. Va però valutato con attenzione l'incremento, che potrebbe anche essere superiore, visti gli attuali valori medi del biglietto di Cervino (che vende il collegamento internazionale) e Monterosa (che potrebbe venderlo in futuro);
- Passaggi nella stagione estiva. Nella sola ipotesi di collegamento con Cime Bianche laghi, sebbene sul lato Cervinia, sia per la modesta importanza del turismo estivo (peraltro in grande crescita) sia per la ridotta stagione estiva, non sia ipotizzabile un incremento significativo delle presenze, sul lato Ayas si può immaginare un incasso di **660.000 euro**, derivante da 22.000 presenze (attualmente la telecabina Champoluc Crest e la telecabina Staffal – S. Anna registrano ciascuna circa 20.000 primi ingressi nel periodo estivo);
- Aumento della ricettività. Va però evidenziato che tra le conseguenze della creazione di una linea funiviaria di questo tipo potrebbe esserci un aumento della ricettività. Di tali potenziali aumenti non si possono fornire indicazioni precise e si è tenuto in conto nella stima dell'aumento delle presenze sui comprensori.

Il totale dei ricavi si può stimare in **3,8 milioni di euro**.

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Altrettanto discutibili flussi di cassa. Equilibrio in bilico.

La tabella sottostante mostra il valore dei flussi negativi generati dalle due ipotesi analizzate:

Costi / Tipologia di impianto	3S e monofune ammorsamento automatico	Solo monofune ammorsamento automatico
Costi di gestione annuali	<u>2.566.736</u>	2.757.834
<i>Manodopera per la gestione dell'impianto</i>	1.065.600	1.250.400
<i>Manutenzione e revisioni</i>	500.000	400.000
<i>Energia elettrica</i>	851.136	957.434
<i>Assicurazione</i>	50.000	50.000
<i>Spese varie e imprevisti</i>	100.000	100.000
Oneri finanziari (rata mutuo)	<u>1.726.886</u>	1.284.019

Flussi di cassa positivi

Sintetizzando le informazioni presentate nel paragrafo 1.4.1, riferite alla stima dell'incremento di fatturato derivante dalla realizzazione dell'ampliamento, si ottengono invece i seguenti valori (uguali per entrambe le soluzioni tecniche):

Ricavi	Flussi cassa positivi
Incremento fatturato Monterosa Spa (invernale)	2.371.406 €
Incremento fatturato Cervinia Spa (invernale)	2.688.289 €
Incremento fatturato estivo	800.000 €
Totale	<u>5.859.695 €</u>

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Irragionevole non trarre conseguenze dall'aumento del prezzo dello Skipass. Chi andrà ancora a sciare?

A fronte di un incremento della clientela, la “Soluzione 1” prevede – oltre al ritocco delle tariffe per rimanere in linea con l'aumento standard dei prezzi (+10% congiunturale) – anche un ulteriore aumento del prezzo dello skipass per qualificare e valorizzare l'attrattività garantita dal nuovo collegamento funiviario (ulteriore +7% rispetto al prezzo praticato al momento di attivazione dell'impianto).

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

**Ricadute sul territorio. Manca una seria analisi di contesto sul futuro del turismo.
Esempio Alto Adige.**

1

Introduzione

1. Introduzione	7
1.1. Perché uno studio previsionale per il turismo altoatesino?	7
1.2. Sfide del turismo altoatesino nella prospettiva 2030	8
1.3. I bundle esperienziali dell'Alto Adige (experience bundle)	12

2

Il turismo in Alto Adige oggi: lo status quo

2. Il turismo in Alto Adige oggi: lo status quo	21
2.1. Tematiche	21
2.1.1. Cosa rappresenta l'Alto Adige?	21
2.1.2. Aree turistiche e relative tematiche	21
2.1.3. Cosa non rappresenta l'Alto Adige?	22
2.1.4. Cosa cerca in internet chi è interessato all'Alto Adige	23
2.2. Mercati	25
2.2.1. Pareri diversi sui mercati del futuro	25
2.2.2. Mercati e relative tematiche	25
2.3. Punti di attrazione ed eventi	26
2.3.1. La più importante attrazione dell'Alto Adige: le Dolomiti	26
2.3.2. Altri punti di attrazione che influenzano la decisione del turista	26
2.3.3. Eventi in Alto Adige	26
2.4. Bundle esperienziali dell'Alto Adige	26
2.4.1. Bundle esperienziali dell'offerta	28
2.4.2. Bundle esperienziali della domanda	29
2.4.3. Sintesi e ulteriori considerazioni	30
2.4.4. Le sfide future per gli esercizi ricettivi altoatesini	31

3

Il turismo in Alto Adige domani: trend

3. Il turismo in Alto Adige domani: trend	33
3.1. Trend nella regione alpina: cosa pensano gli esperti	33
3.1.1. Mercato del lavoro, imprenditorialità e cooperazione	33
3.1.2. Digitalizzazione	34
3.1.3. Nuovi mercati, prodotti e comportamenti di viaggio	34
3.1.4. Mobilità	35
3.1.5. Tutela ambientale e sostenibilità	36
3.1.6. Altri Trend	36
3.2. Trend nei mercati selezionati	44
3.2.1. Polonia	47
3.2.2. Gran Bretagna	48
3.3. Workshop sui trend: cosa pensano gli operatori altoatesini	50
3.3.1. Ricettività	51
3.3.2. Mobilità	53
3.3.3. Punti di attrazione	54

4

Il turismo in Alto Adige: proposte di intervento

4. Il turismo in Alto Adige: proposte di intervento	57
4.1. Umbrella Branding Act	58
4.2. Export Synergy Act	58
4.3. Growing Digital Act	58
4.4. Tourism Education Act	59
4.5. Valorize the Basics Act	59
4.6. Public Transport Act	59
4.7. Enjoy Pass Act	60
4.8. Hospitality Act	60
4.9. Tourism Employee Act	60
4.10. Go International Act	61
4.11. International Link Act	61
4.12. Think Big Act	61
4.13. Product Development Act	62
4.14. Clear Conscience Act	62
4.15. 365 Day Tourism Act	62
4.16. Healthy Aging Act	63
4.17. Attraction Network Act	63
4.18. Cooperation Act	63
4.19. Adaptability Act	64
4.20. Tourism Intelligence Act	64

5

Prospettive: che direzione vogliamo prendere?

5. Prospettive: che direzione vogliamo prendere?	67
5.1. Il modello attuale dell'Alto Adige	68
5.2. Il modello resort	69
5.3. Il modello dolce	70
5.4. Il modello teorico dell'Alto Adige	71

6

Bibliografia

6. Bibliografia	73
-----------------------	----

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Ricadute sul territorio. Manca una seria analisi dell'evoluzione del mercato dello sci, della domanda turistica, dei maggiori competitor. Rapporto Deloitte secretato?

Analisi di benchmark
Sintesi principali indicatori

Di seguito i principali indicatori di riferimento dell'analisi di benchmark relativamente alle realtà descritte in precedenza.

	Trentino	Alto Adige	Tirol	Vorarlberg	Salzburg	Canton del Sggsion	Valle d'Aosta
Numero di impianti	229	200	1.012	304	542	319	105
Portata annua impianti	362.939	337.910	1.475.417	395.156	802.081	393.437	172.399
Età media impianti	23	28	n.a.	n.a.	n.a.	n.a.	26*
Lunghezza piste (km)	810	1.236	3.719	932	1.916	2.028	438
Portata annua media per impianto	1.584	1.684	1.461	1.300	1.478	1.269	1.638
Alberghi 1 stella e 2 stelle	357	1.888	1.357	565	360		184
Alberghi 3 stelle	900	1543	1.167	301	804		179
Alberghi 4 stelle e 5 stelle	225	124	916	234	429		66
Offerta ricettiva	1.482	3.553	3.440	1.100	1.593		449
Incidenza alberghi 1 stella e 2 stelle	(24%)	(48%)	(33%)	(51%)	(23%)		(41%)
Incidenza alberghi 3 stelle	(27%)	(29%)	(24%)	(27%)	(26%)		(44%)
Incidenza alberghi 4 stelle e 5 stelle	(15%)	(13%)	(27%)	(21%)	(27%)		(15%)
Posti letto alberghi 1 stella e 2 stelle	11.580	47.905	36.132	11.794	30.917		7.888
Posti letto alberghi 3 stelle	58.912	60.600	50.484	11.267	35.273		30.249
Posti letto alberghi 4 stelle e 5 stelle	22.072	37.944	87.986	37.688	48.058		7.023
Totale posti letto	92.564	149.889	174.612	40.759	94.268		25.160
Incidenza posti letto alberghi 1 stella e 2 stelle	(13%)	(32%)	(21%)	(29%)	(12%)		(31%)
Incidenza posti letto alberghi 3 stelle	(64%)	(43%)	(29%)	(28%)	(37%)		(41%)
Incidenza posti letto alberghi 4 stelle e 5 stelle	(24%)	(25%)	(50%)	(43%)	(51%)		(28%)
Arrivi turisti	3.379.452	7.704.312	6.212.133	1.236.011	8.112.970		1.270.263
Posti letto alberghi n° per km di pista	114,32	121,26	46,05	41,72	49,20		57,42
Posti letto alberghi n° per numero impianti	404	416	12	124	214		249
Posti letto alberghi n° per capacità impianto	0,26	0,28	0,12	0,10	0,12		0,15
Arrivi turisti per km di pista	4.174	6.284	1.670	1.626	4.235		2.899
Arrivi turisti per capacità impianto	9	14	4	3	10		7

*Esclude Skiway Monte Bianco.

Fonte: Statistik Haus der Stadtgeschichte, Vorarlberg Landstatistik, Schweizer Tourismus-Verband, Land Tirol, Bozen Landesinstitut für Statistik Amt für Statistik und ISPAT, Istituto di statistica della provincia di Aosta.

Trentino

© 2022 Deloitte

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Ritorno di immagine per la Regione. Davvero immaginifico.



Capitolo 8

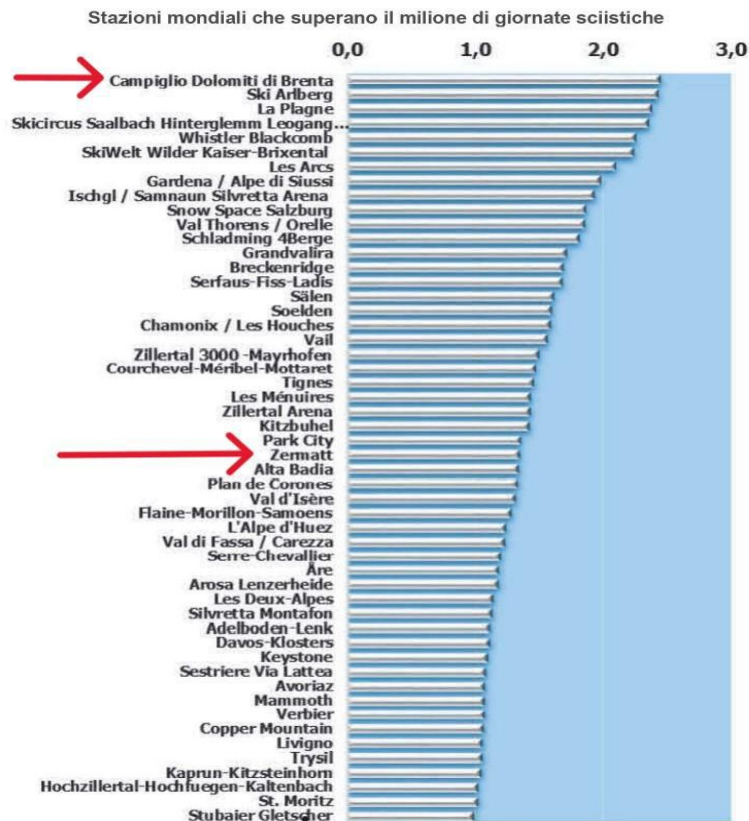
VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Sci prodotto maturo. Necessità nuove strategie...senza trarne conseguenze.

Ma quali sono, quindi, concretamente le principali possibilità di investimento che si presentano per il superamento della fase di maturità ed il rilancio del turismo invernale montano?

- “Ski intensive”: tradizionale paradigma dello sviluppo dello sci alpino di tipo intensivo attraverso la costruzione di impianti per lo sci alpino di nuova generazione;
- “Alternative skiing”: strategia orientata agli sport invernali alternativi e non solo allo sci alpino (free ride, sci nordico, ciaspole, ...);
- “Beyond snow”: diversificazione ed ampliamento dell'offerta turistica non legata agli sport invernali (spa, centri sportivi, shopping, gastronomia, ...).

Proprio per la sostenibilità economica degli investimenti nel comparto turistico, le tre possibili strategie di cui sopra richiedono, in ogni caso, una grande attenzione alle tematiche territoriali. Questo equivale a tenere presente l'esistenza di un “punto di rottura” oltre il quale il quale i flussi turistici superano il carico ambientale massimo e l'eccessiva infrastrutturazione compromette i valori ambientali e paesaggistici, incidendo quindi sull'attrattività della zona. Questo non significa che ogni nuovo impianto non sia necessario,



Fonte International Report on Snow & Mountain Tourism (2021)

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Dimensione ski area, nel nostro caso
peraltro virtuale, unica variabile
considerata per competitività.
Non è così.

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Ricadute monetarie sul territorio. Manipolazione dei dati.

Ricaduta sul territorio della realizzazione del collegamento (stagione invernale)

Società di riferimento	Primi ingressi attuali (media 10 anni)	Incremento primi ingressi all'attivazione del collegamento	Spesa pro-capite invernale (155 €)		Ricadute economiche sul territorio	
			Spesa skipass	Altre spese	Ricavi skipass	Ricavi altri servizi
Società Monterosa	463.345	32.434	73,11 97,70 €	81,89 417,21 €	2.371.406 €	2.656.020 3.801.589 €
Comprensorio Cervinia	698.896	27.956	96,16 36,40 €	58,84 418,51 €	2.688.289 €	1.644.931 3.313.066 €
					5.859.695 €	7.114.655 € 4.300.951

Fonte: elaborazione *interna* su dati da committente

Per quel che riguarda la stagione estiva, l'aumento dei ricavi derivanti dalla realizzazione del collegamento è stato calcolato prendendo in considerazione le entrate derivanti dall'acquisto dei biglietti del nuovo impianto senza stimare l'incremento delle presenze differenziato per i vari comprensori, anche a causa della diversa natura del turismo estivo da quello invernale. Questa semplificazione risulta quindi cautelativa nella stima complessiva dei ricavi.

Si considera che il probabile prezzo medio del biglietto per il nuovo impianto sarà di 40 euro per un suo utilizzo da parte di circa 20.000 fruitori, con un incremento di fatturato pari ad 800.000 euro/stagione estiva. Allo stesso modo, la differenza tra la spesa media del turista

Capitolo 8

VALUTAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA

Duplicazione delle ricadute monetarie sul territorio. La moltiplicazione dei pani e dei pesci. Valutazione della sostenibilità economica da rifare.

Tenendo conto dei circa 90.000 primi ingressi invernali aggiuntivi ipotizzati in precedenza per le quattro aree oggetto di analisi (Comprensorio Cervino, area Monterosa, ski area di Alagna e area di Zermatt) e considerando una percentuale del 31% di turisti plurigiornalieri per Monterosa e 35% per Cervinia, sul territorio risultano soggiornare circa 32.000 persone aggiuntive. Queste rappresentano poco più dell'1% delle presenze turistiche complessive registrate annualmente a livello regionale (tre milioni circa). Applicando i coefficienti indicati dallo studio IRPET, la realizzazione del collegamento potrebbe avere un impatto positivo sul PIL regionale valdostano pari allo 0,12%, ovvero oltre 5,9 milioni di euro. Tale risultato non considera però l'apporto della spesa dei turisti invernali che non soggiornano. Attraverso un'analisi di sensibilità in cui consideriamo che l'incremento dei turisti giornalieri (64.000) abbia una incidenza sul PIL regionale ridotta rispetto a coloro che soggiornano, tra il 30% e il

PRIMA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE STRATEGICHE

Assoluta tendenziosità e infondatezza delle tesi sostenute: 1) demografia

D E M O G R A F I A	Alternativa strategica 0	Il trend di spopolamento delle valli seguirà la previsione ISTAT, <u>in particolare vi sarà una forte emigrazione dei giovani che continueranno a spostarsi dalle valli per cercare migliori opportunità lavorative.</u> I residenti che rimarranno registreranno un'età media più elevata e una carenza di servizi alla persona, in quanto vi sarà difficoltà ad assicurare i servizi essenziali. Il turismo sarà probabilmente ancora fortemente stagionalizzato con conseguenti forti problematiche di reperimento di personale. In sintesi, si conferma il forte rischio di spopolamento delle aree di montagna e di queste valli in particolare.
	Alternativa strategica 1	La realizzazione del collegamento intervallivo permette di aumentare l'attrattività delle vallate montane in termini turistici e di attirare sul territorio investimenti privati e pubblici. <u>L'obiettivo di de-stagionalizzare il comparto turistico permetterà la creazione di alcuni nuovi posti di lavoro e la costanza dello stesso durante l'intero anno.</u> In questo scenario il trend già in atto di spopolamento montano potrebbe essere parzialmente mitigato.
	Alternativa strategica 2	Come alternativa 1, probabilmente con un impatto complessivo in termini di presenze ancor più consistente in inverno.

Capitolo 9

PRIMA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE STRATEGICHE

Assoluta tendenziosità e infondatezza delle tesi sostenute: 1) demografia apice sfrontatezza

 **24+**

24 ORE 

Analisi

Denatalità, agire subito per evitare il crollo

La riduzione delle giovani generazioni in rapporto alla popolazione minaccia la stabilità economica del nostro Paese. Risalita delle nascite sopra quota 500mila all'anno e contributo delle migrazioni possono ridare all'Italia una prospettiva sostenibile

 **Servizio di Alessandro Rosina**

9 agosto 2023 

Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	1.267	-	-	-	-
2002	31 dicembre	1.285	+18	+1,42%	-	-
2003	31 dicembre	1.293	+8	+0,62%	621	2,08
2004	31 dicembre	1.296	+3	+0,23%	640	2,03
2005	31 dicembre	1.293	-3	-0,23%	651	1,99
2006	31 dicembre	1.335	+42	+3,25%	683	2,01
2007	31 dicembre	1.349	+14	+1,05%	699	2,02
2008	31 dicembre	1.337	-12	-0,89%	659	2,03
2009	31 dicembre	1.348	+11	+0,82%	651	2,07
2010	31 dicembre	1.369	+11	+0,82%	657	2,07
2011 (*)	8 ottobre	1.369	+10	+0,74%	662	2,07
2011 (*)	9 ottobre	1.359	-10	-0,73%	-	-
2011 (*)	31 dicembre	1.361	+2	+0,15%	683	2,05
2012	31 dicembre	1.397	+36	+2,65%	670	2,09
2013	31 dicembre	1.419	+22	+1,57%	690	2,08
2014	31 dicembre	1.417	-2	-0,14%	679	2,09
2015	31 dicembre	1.401	-16	-1,13%	674	2,08
2016	31 dicembre	1.394	-7	-0,50%	672	2,07
2017	31 dicembre	1.377	-17	-1,22%	659	2,09
2018*	31 dicembre	1.379	+2	+0,15%	657,07	2,10
2019*	31 dicembre	1.393	+14	+1,02%	670,25	2,08
2020*	31 dicembre	1.399	+6	+0,43%	(V)	(V)

Capitolo 9

PRIMA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE STRATEGICHE

Assoluta tendenziosità e infondatezza delle tesi sostenute: 1) demografia. Richiesta chiarimenti di Arpa senza risposta.

Si fa presente che la trattazione del tema “demografia” rispetto alle tre alternative considerate (0,1,2) è eccessivamente qualitativa e poco quantitativa. Occorre dimostrare che le alternative che prevedono la realizzazione del progetto avrebbero un impatto positivo sulla distribuzione della piramide demografica. L’approccio deduttivo applicato deve essere formulato diversamente poiché basato su premesse non verificabili. Sono necessari approcci quantitativi (modellistici o almeno comparativi). Si fa presente che l’alternativa strategica 2 avrebbe un importante impatto sulla componente vegetale come dimostrato da innumerevoli studi.

Capitolo 9

PRIMA VALUTAZIONE DELLE ALTERNATIVE STRATEGICHE

Assoluta tendenziosità e infondatezza delle tesi sostenute: 2) Clima, apice mistificazione.

C L I M A	Alternativa strategica 0	Il trend in atto è quello di un generale surriscaldamento della temperatura con diminuzione dei giorni di disponibilità di neve e minor innevamento alle quote inferiori. <u>In assenza del collegamento si confermerebbe ovviamente il trend in atto con il rischio di ridurre le giornate di sci sul Monterosa rispetto gli attuali livelli</u>
	Alternativa strategica 1	La realizzazione del collegamento intervallivo viene proposta in ottica di <u>potenziamento dei comprensori sciistici esistenti che sono posti a quote molto elevate</u> , come quello Cervinia-Zermatt, proprio perché la tendenza è quella di abbandonare via via i comprensori sciistici localizzati a quote più basse che risentono più pesantemente dei cambiamenti climatici e della scarsità di neve. È

Matrice di valutazione obiettivi del progetto e obiettivi di sostenibilità

Obiettivi strategici del progetto	Obiettivi di sostenibilità																													
	Clima e cambiamento climatico				Aria		Acqua		Copertura del suolo		Popolamenti forestali		Geologia			Biodiversità Rete Natura 2000			Paesaggio		Archeologia		Energia		Rifiuti		Rumore		Mobilità	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W							
1 Aumentare attrattività comprensori sciistici	-	-	PP	?	N	N	-	?	-	-	-	-	-	?	?	-	?	-	-	N	N	?	?							
2 Rendere più robusta l'offerta estiva	-	-	-	-	N	N	-	?	-	-	-	-	P	N	?	N	N	PP	-	N	N	?	?							
3 Rafforzare il posizionamento strategico	-	P	P	-	-	-	-	-	-	-	-	-	P	-	?	-	-	P	P	P	-	P	P							
4 Garantire opportunità di lavoro e benessere sociale	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	P	-	-	-	-	P	-	-	-	P	P							
5 Riqualificare, ammodernare e rendere più efficienti gli impianti funiviari	?	P	-	-	-	-	-	-	-	-	-	P	-	-	-	-	-	-	-	-	?	-	-							

Capitolo 10

ALTERNATIVE PROGETTUALI ED EFFETTI AMBIENTALI

Ovviamente, in questo caso, confronto utile, se depurato dal mandato di dover dimostrare che l'intervento genera benefici in ogni modo. Emblematica la tabella.

Capitolo 10

ALTERNATIVE PROGETTUALI ED EFFETTI AMBIENTALI

Danni ambientali dell'ipotesi Gavine. Rischi geologici.

Vardaz (alternative n. 1, 2 e 3) e Djomein (alternativa n.4) sono classificate con idoneità buona. Discorso diverso invece per Gavine (alternativa n.5) che ricade in classe di idoneità media. Rispetto invece all'ubicazione dei sostegni dall'analisi emerge che le alternative

la localizzazione della stazione a Gavine se da un lato risolve alcune criticità riguardanti gli effetti sulla fauna delle precedenti alternative oltre che essere già provvista di una viabilità di accesso seppur di tipo secondario, dall'altro lato presenta invece alcune criticità che ne potrebbero compromettere la scelta localizzativa. Infatti, la località Gavine sconta un maggior impatto della componente boscata rispetto a Vardaz oltre che posizionarsi un territorio potenzialmente rischioso in termini valanghivi, problematica comunque mitigabile mediante apposite azioni di difesa.

Capitolo 10

ALTERNATIVE PROGETTUALI ED EFFETTI AMBIENTALI

Danni ambientali dell'ipotesi Gavine. Aspetti paesaggistici. Varco nel bosco con taglio a raso.





Capitolo 10

ALTERNATIVE PROGETTUALI ED EFFETTI AMBIENTALI

Danni ambientali dell'ipotesi Gavine. Aspetti paesaggistici. I mega tralicci.

L'area del Sostegno 2



Capitolo 10

ALTERNATIVE PROGETTUALI ED EFFETTI AMBIENTALI

Danni ambientali dell'ipotesi Gavine. Pericoli per l'avifauna. Una barriera lungo tutto il Vallone

Diversa è invece l'interferenza per l'avifauna, per la quale i cavi dell'impianto funiviario costituiscono una barriera che potenzialmente può accrescere la mortalità per collisione. In altre parole, l'impianto funiviario introduce una barriera ecologica che riduce la permeabilità locale per l'avifauna, anche in relazione al suo sviluppo lungo l'intero Vallone delle Cime Bianche.

Capitolo 11

MITIGAZIONI E COMPENSAZIONE

Il paradosso: fateci sfregiare il Vallone delle Cime Bianche e faremo la rivoluzione verde ad Ayas

Quadro riepilogativo delle compensazioni proposte dal Gruppo di Lavoro

Cod	Compensazione			
1	<u>Intesa Green locale per caratterizzare l'offerta turistica secondo i criteri della sostenibilità</u> (Report Preliminare di Valutazione)	T1	C2	A
2	Certificazione ambientale (ISO / EMAS) delle società di gestione degli impianti funiviani (Report Preliminare di Valutazione)	T2	C2	A
3	<u>Redazione del piano di gestione della ZSC/ZPS IT1204220 e valutazione</u> <u>Ampliamento ZSC/ZPS IT1204220</u> (Report Preliminare di Valutazione - V.Inc.A)	T2	C3	A
4	Redazione del piano di pascoloamento (V.Inc.A)	T2	C1	M
5	Redazione del piano di azione per habitat "sorgenti" (V.Inc.A)	T1	C2	A
6	Redazione del piano di azione per habitat "pernice bianca" (V.Inc.A)	T1	C2	A
7	Redazione del piano di gestione diretta del bosco (Relazione forestale)	T1	C1	M
8	Campagne di studi sulle componenti ambientali di interesse geologico (permafrost, suolo, etc.) (Relazione geologica)	T2	C2	B
9	<u>Percorso di valorizzazione dei beni geologico-ambientali (es. pietra ollare)</u> (Relazione geologica - Report Preliminare di Valutazione)	T2	C3	A
10	Rimozione degli impianti a fune attualmente dismessi (Report Preliminare di Valutazione)	T2	C3	A
11	Concorso di progettazione delle stazioni (Report Preliminare di Valutazione - Percorso partecipato)	T1	C1	B
12	<u>Campagna di studi sulle componenti archeologiche anche al fine di una loro valorizzazione</u> (Relazione archeologica)	T2	C1	M
13	Riqualificazione urbana a Champoluc, Cervinia, Valtournenche (es. zone	T2	C3	M

Cod	Compensazione			
	pedonali, aree pubbliche, servizi) (Percorso partecipato)			
14	<u>Valorizzazione del vallone (ecomuseo – parco naturale – rivalutazione degli alpeggi)</u> (Percorso partecipato)	T2	C3	B
15	<u>Riorganizzazione del sistema viabilistico coinvolgendo l'intera valle</u> (Percorso partecipato)	T3	C3	M
16	Potenziamento della mobilità elettrica (Percorso partecipato)	T3	C2	B
17	<u>Servizi e proposte culturali alternative allo sci</u> (Percorso partecipato)	T1	C3	A
18	Pratica Eliski da vietare nel vallone delle Cime Bianche (Relazione acustica)	T1	C1	A

Capitolo 12

INDICATORI DI MONITORAGGIO

Una lunga serie di dati che andrebbero monitorati...a posteriori.

Matrice	Obiettivo	
	Garantire la continuità della rete ecologica e tutelare le aree protette	Si veda Vinca
<u>Paesaggio</u>	Mantenere o ridurre al minimo l'impatto sul livello di qualità paesaggistica delle unità di paesaggio visivo	<u>Livello di insoddisfazione del nuovo collegamento</u> (tramite interviste generali sulla qualità dei paesaggi attraversati e confrontato con quelli già attualmente insoddisfatti).
Archeologia	Garantire la conservazione e la valorizzazione del patrimonio culturale e la riconoscibilità delle presenze / testimonianze archeologiche presenti	Presenza di norme di tutela e valorizzazione archeologica all'interno dei singoli PRG e/o in altri piani cogenti di livello comunale
Energia	Aumentare l'autosufficienza energetica a livello locale	Bilancio energetico regionale e locale Produzione energia rinnovabile a livello comunale
Rifiuti	Contenere l'incidenza dei fenomeni legati al turismo sulla produzione dei rifiuti	Produzione di rifiuti pro capite per UdC Produzione di rifiuti pro capite equivalenti per UdC
Rumore	Minimizzare l'impatto acustico in relazione sia alle comunità antropiche sia alle comunità animali	Misure sui livelli acustici in corrispondenza dei principali recettori sensibili
Trasporti	Ridurre l'utilizzo dei mezzi privati motorizzati alimentati con fonti fossili per accedere alle valli e per gli spostamenti locali	Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti dei turisti e dei residenti
	Aumentare il tasso di occupazione delle autovetture	Numero di passeggeri per auto

CONCLUSIONE

Insensatezza, insostenibilità di una linea funiviaria nel Vallone delle Cime Bianche, a carico dei contribuenti valdostani.





GRAZIE PER L'ATTENZIONE

