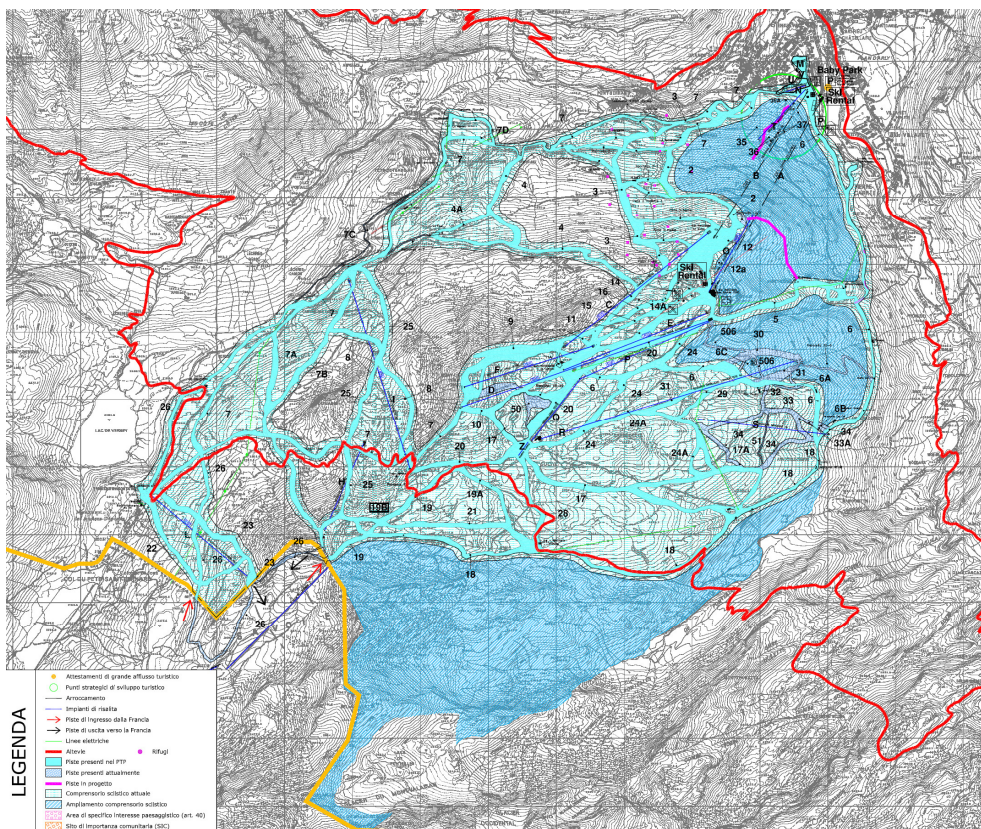


REGIONE A. VALLE D'AOSTA
COMUNE DI LA THUILE

P.S.T. PROGRAMMA DI SVILUPPO TURISTICO

ALLEGATO

GRAFICO DI AGGIORNAMENTO IMPIANTI E PISTE
DEL DOMAINE SKIABLE DI LA THUILE



AGGIORNAMENTO/INTEGRAZIONE
novembre 2013

RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI ACCOMPAGNAMENTO

Il presente Allegato che si compone di una breve relazione e di N.4 tavole grafiche, accompagna il Programma di Sviluppo Turistico (P.S.T.) del Comune di La Thuile redatto dalla Società **IRE s.r.l.** di Torino.

I Programmi di sviluppo turistico (PST) sono strumenti di tipo urbanistico, programmatico, finalizzati all'attuazione degli indirizzi del PTP e al contempo strumenti giustificativi indispensabili per operare scelte sul PRGC (Piano Regolatore Generale Comunale) e per proporre varianti all'assetto turistico del territorio, attraverso la variante generale al PRGC (Piano Regolatore Generale Comunale)

I Programmi di Sviluppo Turistico sono previsti dall'Art. 47 della Legge regionale urbanistica N. 11/98, successivamente sostituito dalla L.R. 12/6/2012, n. 17, entrata in vigore a partire dal 25 luglio 2012.

La norma recita testualmente, tra l'altro:

"I programmi di sviluppo turistico (PST), redatti in attuazione degli indirizzi del PTP (Piano Territoriale Paesistico) e in coerenza con le scelte operate nel PRG, provvedono alla valorizzazione delle risorse e delle peculiarità delle diverse stazioni e località turistiche mediante la programmazione di azioni e di attività tra loro coordinate di competenza pubblica e privata"

In particolare il PST deve essere redatto e approvato dal Comune di la Thuile in quanto facente parte, ai sensi del PTP delle **"grandi stazioni turistiche"** nell'ambito delle procedure di **adeguamento obbligatorio dei PRG** alla legge urbanistica 11/98 e al PTP.

Il PST è costituito da una relazione recante le motivazioni e l'illustrazione delle scelte generali e degli specifici interventi previsti, **"...con gli allegati grafici ritenuti opportuni ..."** per completare la rappresentazione degli interventi medesimi **secondo le indicazioni contenute nell'art. 27 delle N.T.A.(Norme Tecniche di Attuazione del PTP).**

Finalità del presente Allegato, in prima istanza, è quella di aggiornare il domaine skiable del Comune di la Thuile, nel suo sistema di impianti e piste, così come riportato anche sul Piano Regolatore Generale, PRGC, rispetto alla versione, ormai datata, riportata sul PTP e in secondo luogo ha il compito di individuare e proporre le aree di potenziale sviluppo del bacino sciabile.

La normativa di riferimento per la redazione dei PST e loro allegati è stabilita con le procedure di cui agli artt. 27 e 29 delle Norme Tecniche di Attuazione del PTP qui di seguito riportati:

L'Art. 27 del Piano Territoriale Paesistico "Stazioni e località turistiche" recita, tra l'altro:

- I PST propongono un insieme coordinato degli interventi previsti per un periodo di tempo non inferiore al triennio. Tali programmi di sviluppo devono riguardare la qualificazione e/o l'incremento dell'offerta e delle attrezzature pubbliche e private nonché gli interventi auspicati sulla viabilità, trasporti, sul sistema dei servizi e sulla tutela e valorizzazione dell'ambiente e del territorio coinvolto dalle attività turistiche.
- Il dimensionamento delle attrezzature deve essere relazionato alle capacità di carico delle risorse e alle strutture insediative locali. Interventi di sviluppo turistico e/o di trasformazione urbanistica o edilizia devono essere conformi al Piano Regolatore Generale, aggiornati alla situazione di fatto e con individuate le aree di possibile sviluppo motivato.
- I Programmi di Sviluppo delle Stazioni, per quanto riguarda il turismo invernale, in particolare, tra l'altro, devono essere finalizzati a promuovere:
 - a) La riqualificazione delle aree naturali e del patrimonio storico culturale (nuclei, percorsi storici, luoghi e reperti storici;
 - b) il potenziamento di trasporti collettivi attraverso la gestione innovativa di circuiti turistici guidati e trasporti collettivi (navette, ma anche potrebbero essere ascensori classici o inclinati;
 - c) la valorizzazione degli ambiti naturali mediante la riqualificazione delle aree degradate e delle aree intensamente frequentate;
 - d) razionalizzazione e miglioramento dei centri di interscambio modale di trasporto (attestamenti veicolari, parcheggi, zone pedonali, servizi navette e trasporti pubblici per ridurre e gestire i flussi motorizzati individuali privati all'interno della stazione;
 - e) adeguare la dotazione dei servizi per lo sport all'aperto e per la ricreazione;
 - f) razionalizzare gli impianti di risalita e le piste di sci alpino e riqualificare le aree degradate;

promuovere l'inserimento funzionale della stazione in sistemi, itinerari, circuiti finalizzati alla valorizzazione e al potenziamento dell'offerta integrativa (acqua e benessere, enogastronomia, ruralità, golf).

L'Art. 29 del Piano Territoriale Paesistico "Attrezzature e servizi per il turismo" recita testualmente, tra l'altro, al comma 8:

"Nei PRGC (in coerenza con i PST) sono specificamente considerate le aree sciabili; le piste per lo sci alpino esistenti con le eventuali proposte di sviluppo; i relativi impianti, distinguendo, in particolare, le piste in cui è consentito realizzare interventi di modellazione del terreno e impianti di innevamento programmato, anche per assicurare i requisiti di omologazione FISL per attività agonistiche internazionali, da quelle in cui non sono consentite opere permanenti e interventi di modellazione del terreno, se non finalizzati alla restituzione ambientale e alla sicurezza degli utenti"

Al successivo **comma 9** è prescritto, tra l'altro:

"Il PRGC (sempre in coerenza con il PST), disciplina gli interventi sulle aree sciabili, sulle piste e sui relativi impianti di risalita, compresi quelli esistenti secondo i seguenti indirizzi:

- a) gli interventi sulle aree sciabili, sulle piste e relativi impianti, sulle aree attrezzate per lo sci alpino devono assicurare la riduzione degli impatti in essere e aumentare la compatibilità con gli usi agropastorali e naturalistici;
- b) le strutture per l'arroccamento o di base e gli impianti a monte possono essere razionalizzati e potenziati purchè ciò comporti, oltre al miglioramento degli standard di sicurezza, la completa utilizzazione degli impianti posti a monte, la riduzione dei tempi di attesa complessivi per la fruizione delle aree sciabili e per il rientro a valle, e purchè vengano adottate misure gestionali atte ad evitare sovraccarichi ed effetti di congestione;
- c) la capacità dei parcheggi di attestamento veicolare a servizio degli impianti di arroccamento, tenuto conto della portata veicolare oraria della strada di accesso, deve essere idoneamente relazionata alla capacità del bacino sciabile e alle altre prevedibili e contemporanee utenze turistiche."

Al **comma 10**:

"Gli interventi orientati ad aumentare significativamente la potenzialità degli impianti e delle piste di un'area sciabile per lo sci alpino, devono essere accompagnati da iniziative dirette alla razionalizzazione del comprensorio sciistico e previsti dal programma di sviluppo turistico (PST). Fatti salvi nuovi tracciati sostitutivi per il miglioramento ambientale ai sensi dei commi 8 e 9, nonché i piccoli impianti con funzione essenzialmente ricreativa, non sono ammessi:

- a) la realizzazione di impianti di risalita a servizio di aree attualmente non dotate di piste e non collegabili naturalmente al sistema delle piste già esistenti;
- b) interventi volti alla formazione di piste su aree non utilizzate a questo scopo prima della data di approvazione del PTP, salvo il completamento di aree sciabili esistenti ai fini di migliorarne l'offerta e garantirne l'equilibrata gestione economica

Al **comma 11**:

"Il PRGC (sempre in coerenza con il PST) può individuare nuove aree sciabili per lo sci alpino, e relativi impianti e/o prevedere l'ampliamento delle aree e degli impianti esistenti, anche in deroga agli indirizzi di cui al comma 10, purchè essi siano coerenti con il programma di sviluppo turistico e con la programmazione regionale. Tali interventi devono rispondere a precise esigenze di carattere socio-economico e a corretti studi di dimensionamento tecnico, gestionale ed economico, con priorità per quegli interventi che prevedono collegamenti tra loro di aree sciabili esistenti o nuove al fine di creare più ampi circuiti e distribuire in più punti del territorio gli accessi ed i carichi veicolari.

Al **comma 12**:

Le piste di sci nordico esistenti o anche nuove sono oggetto di interventi di riqualificazione ambientale..., sono ammesse in genere a condizione che non alterino il reticolo idrografico e che non comportino opere né modellamenti del terreno tali da non consentire il completo ripristino del manto vegetale..., possono essere dotate di edifici per servizi, il cui volume non superi di norma, cinquecento metri cubi fuori terra

IL DOMAINE SKIABLE (“sistema impianti e piste”)

La presente relazione costituisce la seconda versione del documento, integrata e modificata, redatta a seguito della “conferenza dei servizi” tenutasi sulla Variante al PRGC del Comune di La Thuile in data 12 settembre 2013 presso gli Uffici regionali di Urbanistica.

Sono inoltre avvenuti vari incontri con alcuni funzionari regionali finalizzati a concertare e recepire alcune modifiche e integrazioni alla Relazione.

Tra l’altro, in questo modo è maturata anche l’esigenza, espressa soprattutto dagli operatori economici ed amministrativi interessati, di riconsiderare alcune scelte e la relativa tempistica di attuazione e di apportare alcune integrazioni, approfondimenti e modifiche sia alla presente Relazione che agli allegati grafici di proposta di ampliamento del *domaine*.

E’ emersa quindi, nello specifico, l’esigenza di integrare gli elaborati grafici in oggetto con l’individuazione delle aree protette eventualmente esistenti (Art. 38 delle NTA Norme Tecniche di Attuazione del PTP: SIC, ZPS) e degli ambiti sottoposti a tutela (Art. 40 delle NTA del PTP : Lac du Verney, ecc) anche se non direttamente coinvolte o interferenti con le proposte di ampliamento del *domaine* skiable ma per fornire comunque un quadro completo e fedele del contesto in cui le attività turistiche invernali vanno ad inserirsi.

Sempre in questi incontri si è concordato di limitare le ipotesi di ampliamento del *domaine* solo più alle aree immediatamente interessate da progetti di sviluppo realizzabili in tempi brevi o di media scadenza.

Di seguito pertanto il testo della presente Relazione è stato parzialmente integrato per ottemperare alle richieste ed alle nuove esigenze di cui sopra e per commentare le modifiche apportate all’assetto del *domaine*.

PREMESSA

La presente relazione accompagna e illustra l’elaborato cartografico che riporta fedelmente il “*domaine skiable*” di base della stazione di La Thuile, così come storicamente individuato dal PTP, con l’aggiunta delle successive modifiche ed aggiornamenti catastali ufficiali intervenuti negli anni seguenti, fino ad oggi, sia sugli impianti che sulle piste.

Tale cartografia assume anche un carattere “programmatico” in quanto, interpretando le tendenze in atto nell’evoluzione della domanda, individua, tra l’altro, anche le aree sulle quali esistono studi e prospettive di sviluppo, potenziamento e razionalizzazione dell’offerta in base a progetti di sviluppo, ad accordi con gli esercenti trasfrontalieri e agli studi in corso da parte della società esercente, **così come espressamente richiesto dalla normativa del PTP sopra richiamata.**

Si tralasciano qui note e commenti storici sulla località e sulle origini e l’evoluzione degli sport invernali nella stessa, nonché valutazioni economiche, indagini statistiche e di mercato, flussi turistici invernali anche perché trattasi di argomenti già ampiamente trattati e approfonditi nel documento principale del P.S.T. , redatto a cura della Società IRE di Torino, come specificato in premessa.

Si ricorda e si aggiunge solamente la considerazione che le previsioni generali di possibili ulteriori sviluppi della località e del suo *domaine* derivano principalmente quale conseguenza naturale e diretta della avvenuta, **completa, attuazione delle previsioni insediative** (sia alberghiere che residenziali) del **PRGC vigente** approvato all'inizio degli anni '80.

Si consideri infatti che, nel Comune di La Thuile, è iniziata ed è in corso l'attuazione di tre PUD definitivamente autorizzati (Piani Urbanistici di Dettaglio), per la costruzione di nuovi posti letto alberghieri e di nuove residenze private:

- PUD del Capoluogo: N. 50 posti letto alberghieri e N. 90 posti letto di insediamento residenziale;
- PUD Zona C4-1: N. 130 posti letto alberghieri e N. 255 posti letto di insediamento residenziale;
- PUD "Ecole des neiges": N. 184 posti letto alberghieri e N. 381 posti letto di insediamento residenziale.

I rispettivi cantieri sono in corso di realizzazione avanzata dei nuovi insediamenti **per un totale di oltre 1000 nuovi posti letto** da completarsi nel corso dei prossimi due/tre anni, in parte alberghieri e in parte di insediamento residenziale, **che vanno ad aggiungersi alla dotazione di posti letto già esistente.**

La stazione di La Thuile inoltre si sta sempre più caratterizzando come sede di manifestazioni sciistiche internazionali importanti (sede delle finali dei Campionati Italiani di sci alpino maschile nel 2011 e sede delle finali di Coppa Europa di sci alpino maschile nel 2012) ed è candidata per ospitare 2 gare di Coppa del Mondo femminile (una discesa libera ed una supercombinata) nel 2016.

Questa documentazione allegata dunque riveste un carattere essenzialmente tecnico di verifica sia con la gestione della stazione che con gli indirizzi regionali del settore al fine di contribuire, per quanto possibile, a promuovere azioni mirate di sostegno alle iniziative locali sia di provenienza pubblica che privata.

#####

Entrando nel merito si reputa innegabile che la stazione invernale di La Thuile in questi ultimi trent'anni abbia messo in atto un veloce processo di crescita, soprattutto delle infrastrutture destinate al turismo invernale, che non ha pari almeno sull'arco alpino occidentale ed in genere nel settore del turismo invernale il che dimostra che il territorio possiede quelle risorse e quelle potenzialità necessarie a compiere un salto anche qualitativo notevole.

I risultati confortanti di questo veloce processo di crescita sono ad esempio un'ulteriore riprova che l'esistenza di collegamenti intervallivi "sci ai piedi", per di più internazionali, possono oggi fare la differenza anche su un mercato di forte concorrenzialità.

Ma sicuramente è stata fondamentale in questo processo vincente anche la crescita adeguata delle strutture ricettive alberghiere e paralberghiere in paese, insieme al residenziale privato, in parallelo con lo sviluppo delle piste e degli impianti sul comprensorio.

Per questi motivi è fondamentale tracciare un quadro delle risorse e delle prospettive di crescita e di sviluppo equilibrato che possibilmente contribuisca ad individuare e indirizzare il paese verso un adeguato

rapporto tra la ricettività e le potenzialità di carico del domaine skiable e lo sviluppo dei servizi necessari e delle infrastrutture del paese .

A questo proposito, com'è noto, la stazione, in linea del resto con le caratteristiche del turismo invernale di tutta la regione, si rivolge attualmente sia al turismo cosiddetto "pendolare" costituito da grande affluenza di sciatori domenicali e del week-end sia al turismo più stanziale delle "settimane bianche" specie di provenienza straniera.

Le presenti note vogliono quindi contribuire a mettere a fuoco un quadro di risorse e di potenzialità del territorio che possano contribuire a razionalizzare l'assetto urbanistico sia del paese che del *domaine* in un quadro di crescita e di sviluppo qualitativo della stazione turistica e della sua offerta di turismo alpino.

IL COMPENSORIO

Il comprensorio sciistico di La Thuile è collegato sci ai piedi con quello di La Rosière in Francia: la denominazione commerciale del comprensorio sciistico internazionale è "*Espace San Bernardo*".

Il versante italiano ha una esposizione prevalente a nord dei propri versanti sciabili che garantisce neve di qualità anche nei mesi di marzo e aprile e, per contro, il versante francese gode di una esposizione prevalentemente a sud che permette uno sci gradevole anche nei mesi iniziali della stagione, notoriamente i più freddi. Questa complementarietà, unita all'ampiezza dell'intero comprensorio (160 km di piste), al notevole dislivello sciabile (dai 2.615 m. del monte Belvedere ai 1.176 m. dell'arrivo della pista a Seez) ed alla varietà delle piste che possono soddisfare qualsiasi livello di sciatore, hanno permesso alle due località di farsi conoscere ed apprezzare dalla clientela internazionale.

Il comprensorio Italiano può essere diviso in 4 macro zone:

1. La zona compresa tra Les Suches (2.200 m.s.l.m.) e La Thuile (1.470 m.s.l.m.) è prettamente boscata e caratterizzata da pendenze importanti. Infatti le piste che rientrano sul paese sono quasi tutte "nere" ed adatte a sciatori esperti; la presenza del bosco inoltre mitiga sia gli effetti negativi del vento che della nebbia eventuale;
2. L'altopiano di Les Suches si presta, con le sue dolci pendenze, alla pratica dello sci per sciatori principianti e bambini: in questa zona vi sono numerose piste "blu";
3. Lo storico monte Chaz Dura dove si attestava già nel 1948 il secondo tronco della seggiovia monoposto. Questi pendii molto mossi rendono sempre piacevole lo sci anche per gli sciatori esperti, anche se le piste sono accatastate come "rosse", di media difficoltà;
4. La zona di confine è un'area molto variegata e dove vi sono piste di tutte le difficoltà. Questa zona gode di un microclima particolare che garantisce un buon innevamento in qualsiasi periodo della stagione. Infatti questa area è l'unica sprovvista di innevamento programmato. La presenza poi del passo del Piccolo S. Bernardo con il suo "carico" di fascino storico, culturale, ambientale e paesaggistico, rappresenta sicuramente una risorsa "unica" da offrire alla clientela anche "sci ai piedi" ed è suscettibile sicuramente di prossime ulteriori valorizzazioni.

LE PISTE E L'INNEVAMENTO PROGRAMMATO

A seguire l'elenco di tutte le piste presenti sul comprensorio italiano (il simbolo dell'asterisco * evidenzia la dotazione di innevamento programmato):

N.	DEN.	CAT.	LUNGH	DISL.
2 *	DIRETTA	DIFFICILE	2.900	710
3 *	F. BERTHOD	DIFFICILE	3.800	800
4	LA TOUR	MEDIA	6.000	870
5 *	MURET	DIFFICILE	5.100	710
6 *	LA NOUVA	MEDIA	6.400	870
7 *	SAN BERNARDO	MEDIA	11.000	1100
7A	PONT SERRAND	MEDIA	8.000	1100
7B	EAUX ROUSSES	MEDIA	350	100
8	PRIMAVERA	MEDIA	7.000	1000
9 *	CHAZ DURA	MEDIA	1.900	300
9°	PETIT LAC	DIFFICILE	350	250
10 *	GRAN TESTA	MEDIA	1.200	260
11 *	BOULEVARD	FACILE	1.300	150
12 *	PILONI	FACILE	1.000	150
13 *	EDELWEISS	FACILE	300	30
14 *	TERRE NOIRE	FACILE	2.000	270
15	CHALETS	FACILE	1.500	150
16 *	STANDARD	FACILE	1.800	250
17	CERELLAZ	MEDIA	2.000	400
17A	ARNOUVAZ	MEDIA	1.500	180
18 *	PONTEILLES	MEDIA	4.500	660
19	FOURCLAZ	FACILE	1.600	180
19A	FOURCLAZ BASSA	MEDIA	1.000	90
20 *	PROMENADE	FACILE	3.000	330
21	LE DUNE	MEDIA	2.200	300
22	LONGET	MEDIA	1.600	360
23	TOURIASSE	DIFFICILE	1.300	360
24	CANALINO	FACILE	1.800	220
24A *	COLLET	MEDIA	1.430	110
25	BELVEDERE	DIFFICILE	2.400	600
26	LIAISON	FACILE	6.200	600
27	LE DEFI	DIFFICILE	1.050	320
28	RACCORDO	MEDIA	900	70
29	DU COL	MEDIA	1.900	360

30	LEYSE'	MEDIA	800	220
31 *	TORRENT	MEDIA	1.400	310
32 *	POSAZ	MEDIA	800	301
33 *	MAISONNETTES	DIFFICILE	250	301
34	ARGILLIEN	MEDIA	850	90
35 *	LE TESTE	DIFFICILE	380	140
36 *	GOLETTE	FACILE	860	145
36A *	VAR. SAN CARLO	FACILE	170	50
37 *	MAISON BLANCHE	DIFFICILE	430	143

Lo sviluppo totale delle piste del comprensorio (versante italiano) supera i 102 km. dei quali la metà sono dotati di impianto di innevamento programmato variamente distribuite tra piste nere, rosse e blu.

Il comprensorio di La Thuile è dotato di un efficiente sistema di innevamento programmato che è in grado di trasformare circa 1.500 m³ d'acqua all'ora. Grazie alla realizzazione in quota (2.280 m.s.l.m. in località Gran Testa) di un bacino artificiale di accumulo di capacità pari a circa 120.000 m³ in grado di utilizzare le acque di scioglimento per il primo riempimento, si è in grado di innevare in gravitativo (a caduta, senza l'ausilio di pompe e quindi con grande risparmio economico) tutta la zona di Les Suches e le piste di rientro, oltre a garantire l'acqua necessaria per l'innevamento della parte alta del comprensorio.

Mediamente si utilizzano tra i 220.000 e 300.000 m³ d'acqua e pertanto è necessario alimentare il bacino meccanicamente nel corso dei primi mesi dell'inverno: si dispone di 2 punti di pompaggio, uno in località Maisonnettes per raccogliere le acque che provengono dal vallone del Belvedere e di Cerellaz e l'altro in località Les Moilles, in paese, che utilizza l'acqua della Dora Ruitor.

Il comprensorio dispone di una centrale di produzione situata in località Les Suches. La stazione di pompaggio di Les Moilles è anche in grado di produrre neve nella parte basse del comprensorio.

PROSPETTIVE DI SVILUPPO E RAZIONALIZZAZIONE DEL DOMAINE

In un'ottica di razionalizzazione dei flussi di sciatori, di razionalizzazione e di migliore e più economica gestione del sistema piste/impianti, al fine di ottimizzare i tempi di ricircolo sulle piste e diminuire i tempi di coda agli impianti, sono allo studio alcune nuove direttrici di impianti e tracciati di piste e per cercare quindi di migliorare e/o risolvere puntualmente problematiche contingenti quali ad esempio:

- La recente realizzazione della seggiovia Maison Blanche e delle 3 piste ad essa collegata ha reso possibile garantire la pratica dello sci anche con condizioni climatiche avverse. L'unione di questo micro comprensorio con la pista di rientro n. 2 garantirebbe una migliore integrazione di questa zona con il resto del comprensorio oltre a un decongestionamento della parte finale delle piste di rientro ed una variante interessante per gli sciatori esperti.

- Risulta indispensabile unire le piste che servono la seggiovia Argillien con Les Suches, intesa come arrivo della cabinovia DMC, con un nuovo tracciato.
- Ai fini agonistici, risulterebbe importante prolungare il primo “muro” della pista 2 verso l’alto di circa 60/70 metri realizzando anche la pista d’accesso degli sciatori.
- Altre problematiche quali il potenziamento del collegamento della zona Chaz Dura con la zona di confine, il collegamento della località Combemar con l’arrivo della telecabina DMC, l’eventuale ampliamento della pista 37 per finalità agonistiche.

Come già detto questi progetti sono ancora in fase di studio da parte della società esercente che in base alla evoluzione delle caratteristiche della domanda, delle mode e degli sviluppi socioeconomici del mercato valuterà e approfondirà rendendoli, se del caso, esecutivi.

La stazione di La Thuile inoltre si sta sempre più caratterizzando come sede di manifestazioni sciistiche internazionali importanti (sede delle finali dei Campionati Italiani di sci alpino maschile nel 2011 e sede delle finali di Coppa Europa di sci alpino maschile nel 2012) ed è candidata per ospitare 2 gare di Coppa del Mondo femminile (un super-G ed una supercombinata) nel 2016.

Se questo trend dovesse affermarsi e proseguire, risulterà, tra l’altro, necessario attrezzare la zona arrivo ed il parterre della pista di gara con strutture fisse per i servizi di cronometraggio, commentatori televisivi, tribune per evitare i costi di continui noleggi.

GLI IMPIANTI DI RISALITA (la dotazione esistente)

La Thuile dispone di 15 impianti di risalita e 4 nastri trasportatori.

- N. 1 Telecabina DMC Golette – Les Suches realizzata nel 1988 ha una portata oraria di 3.000 persone/ora e garantisce l’arroccamento verso il comprensorio. E’ un impianto ancora moderno e di grande portata e si ritiene che possa tranquillamente raggiungere la fine vita tecnica nell’anno 2028.
- N. 6 seggiovie ad ammorsamento automatico; vista la tipologia di impianti già decisamente moderni e performanti e l’ottimo stato di conservazione si ritiene che possano tranquillamente raggiungere le rispettive fine vita tecnica:
 - Grand Entrèves – Les Suches è il secondo impianto di arroccamento oltre al DMC e consente anche un veloce ricircolo sulle piste “nere” di rientro. Ha una portata oraria di 2.400 persone/ora ed è stato realizzato nel 1993 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2033;
 - Les Suches – Terres Noires è la continuazione della linea di arroccamento “Grand Entrèves – Les Suches” e garantisce il ricircolo sulle piste medio/facili. E’ l’impianto che mediamente effettua più passaggi annui. Ha una portata oraria di 2.400 persone/ora ed è stato realizzato nel 1992 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2032;
 - Les Suches – Chaz Dura è l’impianto che dall’arrivo della telecabina DMC conduce alla sommità del monte Chaz Dura. Su questo impianto, nel 2006, è stata inserita una stazione intermedia per permettere di servire con il primo tratto le piste facili per i principianti e con il secondo tratto i pendii di Chaz Dura. Ha una portata

oraria di 2.090 persone/ora ed è stato realizzato nel 1992 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2032;

- Argillien – Gran Testa è un impianto realizzato nel 1998 ed ha ampliato l’area sciabile in un’area esposta ad est, pertanto più mite come clima. Ha una portata oraria di 2.400 persone/ora e la fine della vita tecnica è fissata per il 2038;
- Combemar – Colle di Fourclaz è un impianto dotato di cupole per la protezione degli sciatori contro le intemperie e serve una area del comprensorio particolarmente apprezzata dalla clientela nel periodo primaverile in quanto l’esposizione a nord delle sue piste garantisce neve di qualità anche nei periodi avanzati della stagione. Ha una portata oraria di 2.400 persone/ora ed è stato realizzato nel 1999 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2039;
- Piccolo San Bernardo – Belvedere è l’impianto che dal colle del Piccolo San Bernardo raggiunge il monte Belvedere, permettendo il collegamento con la stazione di La Rosière. Ha una portata oraria di 2.400 persone/ora ed è stato realizzato nel 2002 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2042.
- N. 5 seggiovie ad ammortamento fisso; visti gli ammodernamenti effettuati sulla prima seggiovia in occasione del suo riposizionamento e la tipologia conforme all’attuale stato dell’arte delle altre si ritiene possano tutte raggiungere la fine vita tecnica:
 - Arnouvaz – Gran Testa è stata riposizionata nel 2002 ampliando il comprensorio sciistico. Ha una portata oraria di 2.400 persone/ora e la fine della vita tecnica è fissata per il 2027;
 - Touriasse – Belvedere ha sostituito la vecchia seggiovia biposto del Belvedere come funzione, ma è stata posizionata sull’altro versante riducendone la lunghezza. Ha una portata oraria di 2.400 persone/ora ed è stato realizzato nel 2005 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2045;
 - Grand Entrèves – Maison Blanche ha una portata oraria di 2.400 persone/ora ed è stato realizzato nel 2008 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2048. Esso è posizionato nel bosco con partenza dal paese in una zona protetta dal vento. Esso serve tre piste anche esse realizzate nel 2008.
 - Cantamon – La Combe è stata realizzata nel 1988, ha una portata oraria di 1.800 persone/ora e la fine della vita tecnica è fissata per il 2028. Si tratta di una seggiovia triposto utilizzata esclusivamente dai principianti e serve le piste del plateau di Les Suches;
 - Terres Noires – Chaz Dura è stata realizzata nel 1986, ha una portata oraria di 1.800 persone/ora e la fine della vita tecnica è fissata per il 2026. Essa è una seggiovia triposto che serve le piste del monte Chaz Dura.
- N. 3 sciovie; poiché gli sviluppi tecnologici non hanno apportato pressoché alcun miglioramento su tale tipologia di impianti, si ritiene possano tranquillamente raggiungere la fine vita tecnica:
 - Gran Testa è una sciovia che parte dalla zona di arrivo della seggiovia La Combe e serve il pendio che raggiunge il monte Gran Testa. E’ una sciovia utilizzata da principianti. Ha una portata oraria di 860 persone/ora ed è stato realizzato nel 1993 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2023;
 - Piloni è una sciovia che serve lo stadio slalom dove si effettuano gli allenamenti dello sci club locale ed il nuovo snow park. La velocità di risalita lo rende molto pratico per l’utilizzo prospettato. Ha una portata oraria di 900 persone/ora ed è stato realizzato nel 1993 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2023.

- Les Suches IV: questa sciovvia, negli ultimi anni, è stata pochissimo utilizzata in quanto svolge le stesse funzioni della seggiovia Cantamon – La Combe. Ha una portata oraria di 900 persone/ora ed è stato realizzato nel 1993 e pertanto la fine della vita tecnica è fissata per il 2023.

AZIONI DI RAZIONALIZZAZIONE, CRESCITA E SVILUPPO DEL COMPRESORIO ESISTENTE

La Società Funivie Piccolo San Bernardo S.p.A. è cosciente che, per la parte di comprensorio Les Suches – Chaz Dura, occorre per lo meno mettere in atto le seguenti migliorie:

1. Condurre lo sciatore in quota con un impianto comodo, veloce e possibilmente protetto dal vento
2. Favorire la pratica dello sci per i principianti
3. Riorganizzare e razionalizzare i flussi al fine di contenere i costi gestionali

Per cercare di massimizzare e razionalizzare la sciabilità del comprensorio e garantire uno standard qualitativo adeguato alla clientela, si ipotizza la realizzazione, da Les Suches a Monte Chaz Dura, di una cabinovia da 8/12 posti che darebbe la giusta continuità (2° tronco di arroccamento dopo la cabinovia DMC) sia come portata sia come garanzia di resistenza al vento,.

Bisogna infatti pensare che una delle caratteristiche più innovative della tecnologia del DMC (che peraltro oggi ha compiuto ulteriori grandi passi in avanti) consiste proprio nel fatto di mantenere le portate elevate delle telecabine garantendo però, rispetto a queste, maggiore stabilità e quindi resistenza al vento grazie all'appoggio doppio sulle due funi e garantendo quindi il servizio di trasporto anche in presenza di vento oltre 70 km/h.

Con l'inserimento della cabinovia Les Suches – Chaz Dura, la seggiovia Chaz Dura Express potrebbe essere dedicata ai principianti facilitandone l'utilizzo grazie ai rallentamenti in partenza ed in arrivo, nel primo tratto fino all'intermedia, ed al ricircolo sulle piste 9 e 10, dall'intermedia fino a monte Chaz Dura.

Con questo nuovo assetto del sistema piste/impianti sarebbe possibile smantellare la sciovvia Les Suches IV e le seggiovie La Combe e Terres Noires garantendo la stessa sciabilità del comprensorio ma con un confort decisamente superiore e una maggiore economia gestionale: un impianto protetto e una seggiovia ad ammorsamento automatico a servizio dei principianti.

SVILUPPO ZONA MONT VALAISAN

L'ampliamento del Domaine Skiable in direzione del Mont Valaisan costituisce l'ipotesi più concreta e a breve scadenza di ampliamento del domaine e come tale è prevista nella cartografia allegata in quanto si tratta di programmi già lungamente studiati e approfonditi dai due soggetti transfrontalieri e più concretamente "maturi" per passare alla fase realizzativa.

Tale prospettiva, già da tempo esaminata, nasce e si sviluppa a traino della decisione resa ufficiale da parte francese di raggiungere, a breve scadenza, la cresta del Mont Valaisan dal loro versante e quindi dalla naturale risposta di corrispondere l'iniziativa potenziando il collegamento transnazionale anche da parte italiana.

Si tratta per lo più di interventi che possono immediatamente dare riscontro economico più che adeguato all'investimento e rispondere adeguatamente alle tendenze più moderne del mercato che richiedono di raggiungere quote più elevate e di offrire sul mercato, oltre al classico sci alpino, anche le discese in "free-ride".

La società Domaine Skiable La Rosière (D.S.R. S.A.S.) nei prossimi 2/3 anni ha infatti in programma la realizzazione di un importante investimento sul versante francese del Mont Valaisan (2.891 m.s.l.m.) **che prevede la costruzione di due nuove seggiovie che condurranno la clientela sullo spartiacque italo-francese.**

Questo nuovo investimento francese permetterà, sul versante italiano, lunghe e bellissime discese sui valloni incontaminati di Pontailles e Bella Valletta; versanti naturalmente predisposti per la pratica dello sci, cioè che non necessitano di opere di modellazione del terreno e che renderanno la nostra stazione un punto di riferimento più solido ancora anche per gli amanti del free-ride.

Il versante in oggetto conduce in località Maisonnettes. Da questo punto è sufficiente la realizzazione di un modesto impianto a basso costo (sciovia di circa 800 metri) per collegare facilmente gli sciatori con il comprensorio sciabile esistente (sistema impianti e piste) sia per sciare sullo stesso sia per ricollegarsi nuovamente al valico.

Dal momento che il versante dove si prevedono le nuove piste in parte presenta alcune problematiche legate a una problematica di possibili valanghe naturali, si dovrà prevedere la loro bonifica attraverso il posizionamento di alcuni *gaz-ex*; si tratta di interventi in opere di difesa di tipo attivo, poco invasivi e di facile e sporadica gestione, che potranno essere proposti comunque a seguito di adeguato, approfondito e specifico studio tecnico. Relativamente invece all'ipotetico tracciato del nuovo impianto di risalita si ritiene che non debbano essere previste particolari opere di protezione.

ALTRE IPOTESI DI AMPLIAMENTO DEL DOMAINE SKIABLE

Altri possibili ampliamenti del *domaine* sono stati ipotizzati nel tempo dalla società esercente ma in questa Relazione del PST non vengono contemplati in quanto non si ritengono realizzabili concretamente "a breve", ma la loro eventuale valorizzazione appare ancora lontana nel tempo.

·
Riguarderebbero gli sviluppi del *domaine* sia verso il Torrente Ruitor che verso la Dora di Verney.

Entrambi gli interventi si collocavano in una eventuale seconda fase di intervento di ampliamento del *domaine* e si giustificavano in buona parte per il grande interesse ambientale e paesaggistico oltre che dal punto di vista sportivo che le due zone possono offrire.

La Zona di La Joux si caratterizzava soprattutto a livello strategico per la doppia stagionalità in quanto la zona è dotata di risorse uniche anche per l'utilizzo estivo per via delle cascate e dell'accesso escursionistico al Ruitor.

L'ampliamento invece del *domaine* nella direzione della Comba Verney a valle del lago Verney si riteneva auspicabile soprattutto per potenziare e qualificare le piste di rientro a La Thuile (N. 7 e 26) e si riteneva particolarmente interessante e innovativa l'ipotesi di valorizzare tale zona di rientro, attrezzata peraltro anche con punti di ristoro qualificati anche perché consente di studiare come coinvolgere eventualmente, marginalmente, il villaggio di Pont Serrand a livello di attrattiva qualificata visibile ed accessibile dalle piste di rientro.

Questi obiettivi rientravano esattamente nel senso della valorizzazione dei caratteri e delle risorse specifiche locali e del patrimonio storico-culturale aumentando quindi notevolmente il potenziale di attrazione ed interesse turistico ed ambientale oltre che sportivo.

Inoltre, in un futuro che risulta difficile oggi prevedere come tempistica ma che rientra nelle potenzialità naturali di sviluppo delle località interessate, proprio dall'ampliamento del Domaine verso la Dora du Verney e il Villaggio di Pont Serrand si potranno studiare modalità e caratteristiche tecniche di accesso e di collegamento eventualmente anche tramite mezzi di trasporto meccanico (il collegamento di tipo escursionistico si svolge attraverso il tracciato dell'Alta Via N. 2) **tra La Thuile e Courmayeur attraverso il vallone di Orgères ed eventualmente di Chavannes.**

E' peraltro prudente ritenere che gli ipotetici ampliamenti sopra ricordati potranno essere affrontati in futuro, a partire dall'approfondimento sia dei problemi ambientali che dei rischi naturali e comunque in un contesto socio-economico più favorevole alle ipotesi di crescita e di sviluppo rispetto a quello attuale.

ALLEGATO GRAFICO AL P.S.T.

"Tavola N. 1 – DOMAINE SKIABLE"

La Tavola N. 1 allegata riporta il sistema aggiornato della situazione degli impianti e piste esistenti nel "domaine skiable" con i cambiamenti avvenuti rispetto alla situazione "fotografata" dal PTP negli anni in cui entrò in vigore lo strumento programmatico regionale (1998).

Da allora sono stati modificati alcuni impianti e sviluppate alcune nuove piste nell'ottica soprattutto di razionalizzare il comprensorio e di incrementare l'offerta di discese sui pendii più naturalmente predisposti per la pratica dello sci e più interessanti dal punto di vista sciistico e strategico dei collegamenti intervallivi.

Come si vede in legenda e sulla tavola risulta poi evidenziata con un retino diverso l'area che si estende sul versante italiano a valle del Mont Valaisan, individuata, in prospettiva, come area di possibile ampliamento del comprensorio sciabile.

La priorità dedicata alla zona del Mont Valaisan appare evidente sia per il fatto che per parte francese il progetto è prossimo a decollare imponendo perciò il collegamento in risposta da parte italiana e sia perché le risorse sciistiche di questo versante sono uniche ed eccezionali e potrebbero consolidare, come si è detto sopra, la vocazione naturale dell'attività turistica invernale di La Thuile.

E' evidente che la promozione dello sci e del free-ride su questi versanti sarà preceduta da studi tecnici approfonditi e dalla presentazione agli uffici regionali competenti, in ottemperanza con le previste procedure di legge, dei relativi progetti delle eventuali opere, anche di difesa, ritenute necessarie per mettere in sicurezza gli stessi versanti.

Sulla stessa Tavola N.1 viene poi evidenziato (in colore arancione) il sito individuato come SIC (Sito di Importanza Comunitaria) denominato: *“Ambiente di alta quota delle combe Thuilette e Sozin”*.

L'area, di 356 ha di superficie, viene individuata come area di tutela della specie animale denominata *“Aquila chrysaetos”* (aquila reale).

Il sito di specifico interesse naturalistico è tutelato dalla disciplina di cui all'art. 38 delle NTA del PTP – *“Siti di specifico interesse naturalistico”*.

Come si può vedere dalla tavola il SIC in questione non viene interessato dalle ipotesi di ampliamento del domaine skiable.

Sempre sulla Tavola N. 1 è poi riportato il confine dell'area di specifico interesse paesaggistico del *“Lac du Verney”* tutelato dalla disciplina di cui all'Art.40 delle NTA del PTP – *“Aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario archeologico”*, del *“Lac du Verney- dessus”* e dei *“Lacs du Vallon des Ponteilles”*.

I confini delle aree tutelate di cui sopra vengono riprodotti sulla tavola in questione in modo da poter verificare la non interferenza delle stesse con le previsioni di ampliamento del *domaine*.

“Tavola N. 2 – AREE A RISCHIO VALANGHE”

Nella **tavola N. 2** sono riportate le interferenze del domaine skiable attuale e dei previsti ampliamenti rispetto alla problematica del rischio valanghe. La presenza di valanghe su buona parte del domaine è stata risolta adottando opere di protezione di tipo attivo, quali gaz-ex, e di tipo passivo (reti fermaneve e ponti da neve). Come evidenziato nei capitoli precedenti l'ampliamento del domaine skiable deve prevedere necessariamente delle nuove opere di mitigazione del rischio: i pendii a valle del Mont Valaisan rappresentano gli areali con maggiori problematiche risolvibili tuttavia con opere di modesta entità. Gli altri settori oggetto di futura espansione presentano problematiche di scarso rilievo, risolvibili con una attenta valutazione in fase progettuale.

“Tavola N. 3 – AREE A RISCHIO FRANE”

Relativamente alla problematica del rischio frane l'ipotesi di ampliamento del domaine skiable deve tenere conto della presenza prevalentemente di falde detritiche attive, legate alle falesie rocciose dei rilievi. Attualmente non si segnalano situazioni di dissesto dovute a frane di scivolamento di grosse dimensioni tali da pregiudicare la realizzazione di impianti di risalita. Gli ampliamenti previsti devono quindi prevedere solamente una attenta valutazione in sede di progettazione in modo tale da evitare le puntuali situazioni di pericolo messe in evidenza nella **Tavola N. 3**.

Dalle tavole di sovrapposizione del *domaine skiable* con le tavole dei vincoli si evidenzia comunque che le due zone in discorso non sono interessate da fenomeni di rischio particolare sia di tipo valanghivo che franoso.

E' chiaro che eventuali progetti di sviluppo di queste aree dovranno seguire, previo approfondimento degli studi già disponibili, l'iter procedurale relativo previsto sia a livello urbanistico che edilizio dalle leggi regionali vigenti.

COLLEGAMENTO COMPRESORI DI LA THUILE E COURMAYEUR

Un discorso a parte va fatto invece per mantenere viva una ipotesi molto suggestiva che da tanti anni (almeno dagli anni '60) si presenta sulla scena dell'alta Valdigne.

Questo progetto prevede l'ampliamento ed il collegamento del comprensorio sciabile con le zone di Arp e Youlaz con un'ipotesi di collegamento con La Thuile, in particolare attraverso il vallone di Orgère.

Indubbiamente quest'ipotesi è molto ambiziosa; già da tempo ed in varie epoche sono stati fatti studi per l'utilizzo a fini turistici di quest'area; studi che potranno essere ripresi ed approfonditi.

Il collegamento permetterebbe di raddoppiare i *domaine skiable* attuali e permetterebbe alla Valdigne di ben figurare nel novero dei grandi caroselli alpini internazionali, con indubbi vantaggi nella commercializzazione del prodotto, se si pensa che con il rifacimento delle Funivie Monte Bianco si potrebbe configurare un modernissimo comprensorio che va da La Rosière fino a Chamonix includendo in ciò tutto il territorio della Valdigne.

Il progetto potrà eventualmente trovare soluzione nel lungo termine, in caso di condizioni socio economiche generali favorevoli, anche in considerazione degli elevatissimi costi dell'investimento.

In ogni caso l'approfondimento degli studi tecnici su quest'area potrebbe intanto proseguire sia a livello regionale che nell'ambito dell'Espace Mont Blanc.

Infine è allegata a questo studio la "**Tavola N. 4 – Tavola tematica delle attrezzature urbane esistenti e in progetto**"

La Tavola individua ed evidenzia le principali attrezzature esistenti in paese utili specialmente in caso di ulteriori sviluppi come supporto e sostegno all'attività turistica del paese.

Sulla Tavola sono evidenziati i poli e i complessi ricettivi dotati di grandi strutture alberghiere, di residenze turistiche alberghiere e di residenze private; quindi i ristoranti e poi soprattutto i parcheggi con il numero dei posti auto sia esistenti che in progetto.

Obiettivo della tavola è quello di sottolineare come il paese di La Thuile, seppure cresciuto in fretta, sia cresciuto in attuazione di un Piano Regolatore che aveva intravisto e correttamente interpretato le forti potenzialità turistiche del paese e quindi la crescita è avvenuta secondo un ordine funzionale all'attività turistica prevalente, come ad esempio la concentrazione dei poli

ricettivi e dei parcheggi che si riscontra soprattutto nei pressi delle stazioni a valle degli impianti di risalita (impianti di arroccamento) e soprattutto evidenzia che sono in corso o in fase di studio ulteriori progetti di infrastrutture necessari a mantenere/incrementare il livello di qualità dello sviluppo qui ipotizzato del comprensorio sciabile.

Ad esempio la situazione dei parcheggi ovunque piuttosto critica, a La Thuile invece raggiunge già un livello vicino alla sufficienza proprio nelle immediate vicinanze della stazione a valle degli impianti e comunque ancora in fase di espansione grazie a progetti in corso di studio sia da parte privata che pubblica.

La Tavola evidenzia e propone l'opportunità di valorizzare la zona di arrivo delle piste che coinvolge e interessa gran parte del paese con grandi potenzialità ancora tutte da sfruttare di valorizzazione del "Front des neiges" (passeggiata attrezzata di separazione tra le piste e l'abitato) così come avviene naturalmente in Francia nelle maggiori stazioni invernali.

Sul tema della viabilità pedonale, la tavola in discorso suggerisce poi la possibilità, concretamente realizzabile, e già di fatto realizzata in situazioni analoghe anche in Italia come ad esempio a Bressanone, di realizzare un percorso a "**tapis roulant**" anche a tratti in **passerella**, che metta in collegamento i grandi poli ricettivi della zona di **Arly** (ex Ecole des neiges e Zona PUD C4-1), magari coinvolgendo l'autorimessa interrata KONVER con un ascensore che superi il dislivello, direttamente con la stazione di valle del DMC di arroccamento, scavalcando il torrente Ruitor. In linea d'aria si tratta di non più di **150 metri** ma in questo modo si eviterebbe che centinaia di residenti delle seconde case e di clienti degli alberghi facciano ricorso alla propria vettura o alla navetta per raggiungere la funivia.

Per quanto riguarda la viabilità ordinaria si osserva inoltre che il paese di La Thuile è raggiungibile, almeno d'inverno, da una strada a sfondo cieco (testata di valle); per cui assume molta importanza la possibilità peraltro già in parte esistente ma da migliorare e potenziare, di disporre di uno o più anelli stradali che, raggiunto il punto di scambio intermodale di trasporto dalla gomma alla fune, possano poi distribuire gli utenti alle varie destinazioni desiderate per poi consentire un agevole inversione di marcia e deflusso evitando i classici congestionamenti della sera in cui per la maggior parte degli utenti giornalieri si concentra la partenza.

Questa tavola ha appunto lo scopo di fare intravedere che queste risorse già esistono magari anche solo allo stato embrionale ma che un attento progetto di sviluppo, in armonia con il Piano Regolatore Generale, può razionalizzare e potenziare al fine di supportare sia la crescita che lo sviluppo delle attività sportive della stazione.

Molte sono ancora le strutture da realizzare o da potenziare; comunque molti studi sono già avviati come ad esempio la realizzazione di un campo da golf sul prato di Arly che già ospita d'inverno anche la pista di fondo; oppure la consapevolezza e la volontà di privilegiare, salvaguardare e valorizzare il centro e la piazza del paese (nuova piazza nella zona a valle del municipio, nel centro storico del paese) che non si contrapponga ma possa dialogare invece in

sinergia con il centro più moderno della “porta dello sci” (piazza del Centro Planibel e partenza funivie e “**front de neige**”).

Per realizzare questi obiettivi e progetti è possibile intervenire sull’ assetto attuale della viabilità con interventi e modifiche che non comportano per lo più investimenti esagerati, unendo sforzi sia di iniziativa pubblica che privata.

La Tavola suggerisce ancora, ad esempio, che è possibile potenziare un primo anello e poi un secondo di viabilità entrambi già parzialmente esistenti che se allargati e magari usati a senso unico di rotazione (antioraria) e soprattutto se dotati di un nuovo ponte, potranno sortire l’effetto di snellire enormemente i problemi di traffico e di congestionamento dei momenti di punta.

In sintonia anche con gli studi in corso sul PRG la tavola evidenzia quindi la possibilità di mettere in cantiere uno studio ed un eventuale progetto di interrimento di un tratto della S.S. 26 nel centro del paese, in modo da escludere il passaggio sul tratto di strada sotto al municipio tra i due ponti che potrebbe così diventare la “nuova piazza pedonale”.

Infine, sempre in tema di viabilità la tavola riporta poi la prescrizione (indirizzo) previsto già dal PTP che prevede all’ingresso del paese una variante denominata “by-pass” che avrà lo scopo di decongestionare il traffico interno al paese da parte degli automobilisti in transito dall’Italia alla Francia e viceversa e di contribuire quindi anche al progetto di reinventare una “piazza” per il centro del paese di origine (a valle del municipio).

Tra le molteplici risorse della località di La Thuile esiste anche la possibilità di una seconda strada indipendente di accesso e di esodo; in caso di grandi eventi e non solo, può essere fondamentale la dotazione di una seconda via di esodo (**Col S. Carlo**) che nel tempo potrà trovare le risorse adeguate per l’allargamento del sedime stradale ed acquisire così pari dignità rispetto alla strada principale.

La Tavola evidenzia poi il fatto che l’amministrazione ha in progetto di migliorare e aumentare la qualità dei servizi all’ingresso del paese sull’area già destinata a parcheggio in prossimità della galleria ma che risulta in via di degrado con il passare del tempo ed invece potrà così diventare un adeguato biglietto da visita per tutto il paese.

Tutto quanto sopra descritto e illustrato nelle tavole citate fa in sostanza riflettere sul fatto che il paese possiede già molte risorse e strutture realizzate e altrettante potenzialità ancora inesprese; molti interventi sono ancora da realizzare e possono rivelarsi strategicamente fondamentali in modo da giustificare e supportare in un prossimo futuro anche progetti di ampliamento, di crescita e di sviluppo del domaine skiable.

Aosta, li 05 novembre 2013

Arch. Paolo Merlo

Allegati:

TAV. 1 - Domaine skiable

TAV. 2 - Aree a rischio valanghe

TAV. 3 - Aree a rischio frane

TAV. 4 - Tavola tematica delle infrastrutture