



P.R.N. Piano Regionale Neve *e trasporti complementari*

Documento Preliminare





P.R.N.

**Piano Regionale Neve
e trasporti complementari**

Documento Preliminare

maggio 2023



Federico Caner

Assessore a Fondi UE, Turismo, Agricoltura, Commercio estero

Gruppo di lavoro Regione del Veneto

Giuseppe Fasiol

Direttore Area Infrastrutture, Trasporti, Lavori Pubblici, Demanio

Marco d'Elia

Direttore Direzione Infrastrutture e Trasporti

Andrea Menin

Direttore Unità Organizzativa Logistica, Navigazione, Ispettorati di Porto e Pianificazione

Eleonora Malengo

Direttore Unità Organizzativa Mobilità e Trasporti

Sandro Baldan

Responsabile Posizione Organizzativa Supporto Piano Regionale Trasporti

Ivan Fava

Responsabile Ufficio Impianti a Fune e Servizi non di linea

Impostazione e redazione del Piano

Mauro De Conz

Planwork

Diego Serafini

DBA PRO s.p.a.

Valutazioni Ambientali

Marco Abordi, Cinzia Ciarallo, Marco Stevanin

T.E.R.R.A. s.r.l.

Quadro conoscitivo

Massimo Dogali, Luca Marchi

Studio Ass. Dogali - Marchi

Alberto Azzolina

Studio 2A

Sommarario

Prefazione	5
Premessa	6
Glossario.....	9
I – CONTESTO	13
1.0 CONTESTO DI RIFERIMENTO	13
1.1 Contesto internazionale	13
1.2 Contesto regionale	14
1.3 Contesto funzionale	17
II - VINCOLI E SCENARI	21
2.0 QUADRO PROGRAMMATICO/VINCOLI.....	21
2.1 Programmazione comunitaria.....	21
2.2 Vincoli e tutele	22
3.0 PARAMETRI DI RIFERIMENTO (SCENARI/TENDENZE)	24
3.1 Sostenibilità	24
3.2 Cambiamento climatico e transizione energetica.....	26
3.3 P.T.R.C. e pianificazione sovraordinata	28
3.4 Rapporto con il vigente P.R.N. - adeguamenti e criticità	33
3.5 Infrastrutture complementari a piste e impianti	36
III - PROGETTO.....	40
4.0 ARTICOLAZIONE DEL PIANO	40
4.1 Vision.....	40
4.2 Ambiti e Macroobiettivi	42
5.0 AZIONI E INDICAZIONI DI PROGETTO	45
5.1 Azioni operative di settore (A)	46
5.2 Azioni di tutela delle invariabili ambientali (B).....	48
5.3 Indicazioni per il contesto urbano e infrastrutturale (C).....	51
5.4 Indicazioni per il contesto funzionale e amministrativo (D)	54
IV – PROCEDURA E APPENDICI	59
6.0 PROCEDURA E APPENDICI	59
6.1 Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)	59
6.2 Appendici.....	61
Appendice 1 - Sigle e abbreviazioni.....	62
Appendice 2 - Principali strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento	63
Appendice 3 - Quadro normativo e riferimenti	64
Appendice 6 - Sintesi delle fasi della procedura di approvazione del P.R.N.	65
Appendice 5 – Bibliografia e sitografia essenziale	66

Prefazione

Il vigente Piano Regionale Neve Regionale (P.R.N.), è stato approvato con D.G.R. 217/2013.

Il Piano Regionale dei Trasporti individua al punto 7.6 della relazione allegata alla DCR n.75 del 14/07/2020 tra i vari piani di secondo livello il “Piano neve”, che all’azione 5.5 viene definito come “redazione dell’aggiornamento”.

Con la DGR 1249 del 14/09/2021 viene dato avvio alle attività di redazione del Nuovo Piano Regionale Neve.

Dall’analisi del PRN2013, viene confermato che alla luce dei sopravvenuti radicali cambiamenti negli scenari socio-economici e ambientali (visto anche l’affermarsi degli effetti dei cambiamenti climatici) del territorio montano, vada impostata una nuova pianificazione.

Si rende pertanto necessario procedere con un nuovo strumento di pianificazione di settore, che dovrà recepire sia l’evoluzione della normativa e della programmazione regionale intercorsa nel frattempo che, più in generale, dell’evoluzione della sensibilità sociale per la sostenibilità delle attività operanti in contesti di elevata fragilità e pregio ambientale e paesaggistico.

Con la recente approvazione del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) e del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) con le D.C.R. 62/2020 e 75/2020, si è delineato il quadro pianificatorio entro il quale dovrà svilupparsi il nuovo P.R.N. a partire dalle direttive per impianti di risalita e aree sciabili del P.T.R.C. ed alla più integrata “vision” sulla mobilità del P.R.T. nel contesto della specifica normativa regionale in materia rappresentata dalla L.R. 21/2008 “Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve”.

Impianti ed aree sciabili sono visti, in questo contesto, come componenti di un più complesso sistema della mobilità regionale, ed anche elementi con funzione di pubblico servizio, da sviluppare e qualificare per ottimizzarne la funzione di accessibilità sportiva e ricreativa, ma anche di mobilità intervalliva, seguendo principi di crescita economica sostenibile e competitività nel rispetto prioritario della disciplina di tutela ambientale.

L’iter del nuovo P.R.N. è iniziato nel 2022 sotto il coordinamento della Direzione Infrastrutture e Trasporti della Regione Veneto che ne ha affidato la redazione ad un gruppo di lavoro composto per le parti:

- di pianificazione al raggruppamento di imprese DBA Pro s.p.a. e Planwork;
- ambientali e V.A.S. alla società T.E.R.R.A. s.r.l.;
- digitalizzazione dello stato di fatto allo studio ass. Dogali – Marchi e studio 2A di Azzolina.

Con la presentazione del presente Documento Preliminare (D.P.) al Piano, unitamente al Rapporto Preliminare Ambientale (R.P.A.), viene avviato il processo di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e delle correlate attività di concertazione, ascolto e confronto con stakeholders e portatori di interesse, essenziali per giungere alla stesura di un Piano condiviso e rispettoso delle diverse sensibilità e delle volontà ed aspirazioni dei territori coinvolti.

Premessa

La Regione Veneto è intervenuta con continuità sulla tematica relativa agli impianti di risalita ed alle aree sciabili già a partire dalle sue prime legislature, sia con una disciplina generale di settore¹, sia con direttive di specifica caratterizzazione territoriale quali quelle contenute nel L.R. 29/1983² relativa al cosiddetto “Progetto Montagna”.

E' interessante riprendere una sintesi di tali direttive per verificare come, a circa 40 anni di distanza, la loro visione all'epoca innovativa sia ancor oggi parzialmente condivisibile e meritevole di essere in parte ripresa nella nuova pianificazione di settore 2023/2033. Nel “Progetto Montagna” si indirizzava lo sviluppo:

- a) verificando che le condizioni climatiche e morfologiche del territorio siano idonee rispetto ai sacrifici ambientali richiesti che, in caso di individuazione di nuove aree sciabili o razionalizzazione delle esistenti, la loro redditività ed i connessi costi ambientali;
- b) favorendo aree sciabili di maggior dimensione anche con collegamenti fra aree esistenti, aumentando i coefficienti di utilizzazione delle strutture;
- c) tenendo adeguatamente conto delle componenti turistiche minori (e che per lo sci nordico se ne preveda una regolamentazione e attivazione di stadi per la pratica non agonistica);
- d) finalizzando la pianificazione di settore al miglioramento della qualità della vita della popolazione residente e, contestualmente, della manutenzione ambientale e che gli interventi possano rappresentare una fonte integrativa di reddito per i residenti, anche mobilitando risorse e capacità locali;
- e) garantendo nelle zone turistiche l'equilibrio fra sciatori e ricettività in funzione della dimensione della popolazione residente per garantire congruità nella offerta di servizi;
- f) verificando in funzione della concorrenza nazionale ed internazionale l'adeguata qualità dei servizi complementari evitando sistemi eccessivamente ridotti che non possano garantirli ed interventi immobiliari finalizzati alla produzione, vendita o sostegno di prezzo della seconda casa.

La messa a regime di questi indirizzi è stata attuata con una prima normativa organica, la L.R. 18/1990 “Disciplina in materia di linee funiviarie in servizio pubblico, piste da sci e innevamento programmato”, nella quale si prevedeva l'istituzione, da parte della Giunta regionale, di uno specifico piano di settore, il Piano Neve (P.R.N.) che, nel rispetto del Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) e del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.), doveva occuparsi per tutto il territorio regionale di:

- razionalizzare la realizzazione degli impianti e delle piste, nonché delle infrastrutture complementari ed accessorie;
- qualificare gli impianti in relazione alla funzione di pubblico servizio dagli stessi assolta;
- ottimizzare il rapporto impianti-piste;
- disciplinare la realizzazione di nuovi impianti e piste, l'adeguamento delle strutture esistenti e individuare le aree sciabili attrezzate.

In realtà, in continuità a quanto accadeva in precedenza, le previsioni di impianti e piste sono rimaste affidate alla sola pianificazione urbanistica fino al 2013, data di approvazione del primo

¹ L.R. 11/1975 “Ordinamento delle piste destinate alla pratica non agonistica dello sci”

² paragrafo 3.4 “Direttive per il Turismo” (b1 - Direttive per il piano di lungo periodo, b2 - Il piano degli interventi a breve termine)

“Piano Neve”, adeguato alla nuova normativa di settore, la L.R. 21 del 2008 “Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve” che nel frattempo aveva operato una profonda revisione ed integrazione della precedente disciplina.

A partire da tale data la Regione Veneto e la Provincia di Bolzano³ hanno rappresentato nel contesto nazionale le uniche due realtà dotate di una specifica pianificazione di settore per quanto concerne piste ed impianti di risalita, che nelle altre realtà territoriali ha continuato ad essere integrata nella tradizionale pianificazione urbanistica.

La scelta della Regione Veneto ha voluto sottolineare non solo la necessità di operare su un tema così specialistico con un approccio sistemico non territorialmente frammentato ma anche evidenziare la necessità che un comparto con ricadute economiche così significative⁴, in particolare su territori a scarse alternative di redditività, non diventasse un tema residuale di pianificazione ma anzi ne assumesse un rilievo portante.

Oggi il primo P.R.N. veneto si avvia alla sua scadenza decennale e sarà sostituito con un nuovo Piano che possa traghettare fino ai prossimi anni '30 il comparto turistico invernale della montagna veneta recependo le strategie e gli obiettivi del P.R.T. e le mutate condizioni di sensibilità, e talora di emergenza, ambientali, climatiche, paesaggistiche e socio-economiche, nonché i riscontri reali dell'efficacia del precedente piano, con attenzione e dialogo alle esperienze dei territori contermini. Importanza essenziale, fra le diverse mutate condizioni, risulta quella della significativa evoluzione delle pratiche turistiche, escursionistiche e sportive nella montagna, in particolare in connessione all'uso della bicicletta, evidenziata da una sempre più diffusa ibridazione nell'utilizzo di impianti e piste dello sci da parte di utilizzatori diversi ed in stagioni diverse da quelle “tradizionali”.

Oltre a questo importante nuovo segmento di fruitori si assiste anche alla costante crescita sia di utenze minori connesse a nuove forme di offerta (piste artificiali, “tubby”, funbob ecc.) che di praticanti di discipline ed attività diverse (trekking, tour tematici, escursionismo) che utilizzano l'impiantistica esistente, che in molti casi si adegua sia per offrire un'accessibilità facilitata per anziani e disabili che per consentirne la fruizione per la mobilità personale intervalliva quale alternativa al trasporto su strada.

Queste ramificazioni della domanda richiamano la necessità (anche per l'estensione temporale dei flussi ormai interessanti l'intero arco pluri-stagionale) di un'integrazione del Piano Regionale Neve con gli altri piani di settore previsti dal P.R.T. ossia il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) ed il Piano del Trasporto Pubblico Locale, e pertanto con un servizio di mobilità integrato finalizzato, in particolar modo in montagna, alla riduzione del traffico motorizzato e connesse emissioni, consumi energetici, impatto ambientale e paesaggistico.

Il nuovo Piano Neve reimposterà il vigente con particolare risalto ed attenzione a questi aspetti, richiamati fin dalla proposta di nuova denominazione in “Piano Regionale Neve e trasporti complementari”, innovandosi ed evolvendosi in un nuovo piano, sia relativamente alla normativa che alla cartografia, in funzione dell'evoluzione complessiva della mobilità nel “sistema montagna”. In tale evoluzione saranno però mantenuti quegli indirizzi di riferimento che risalgono allo spirito originale del “Progetto Montagna” del 1983 compatibili con le attuali esigenze e tutele, e cioè il

³ Piano Pasquali (1993), Piano di Settore (1999).

⁴ Si stima che la spesa turistica nel comparto montagna veneto sia mediamente di oltre 500 mln/€ annui.

riferimento all'ambiente, al clima, al contesto territoriale di supporto⁵, riferimenti che non solo sono validi ancor oggi ma che in molti aspetti hanno ulteriormente accresciuto la loro importanza diventando criticità determinanti nella pianificazione di settore.

In sostanza, quindi, un Piano rivolto al possibile utilizzo degli impianti durante tutto l'anno per le finalità di un sistema integrato di mobilità e trasporto complementare sostenibile, ossia in grado di assicurare servizi di trasporto più sostenibili rispetto ai tradizionali e alla riqualificazione delle aree sciabili attrezzate dismesse e/o da dismettere, in ottica ambientale, multifunzionale e in coerenza con l'adattamento climatico.

Il presente Documento Preliminare è finalizzato a definire gli obiettivi generali e le scelte strategiche del P.R.N. ed espone in sintesi percorso e contenuti del nuovo P.R.N. articolandosi in quattro capitoli: Contesto, Vincoli e Scenari, Progetto e Attuazione, con una metodologia di elaborazione del Piano prevista nel rispetto degli ormai consolidati principi di sussidiarietà e concertazione con Enti, amministrazioni e stakeholders interessati, come puntualmente documentato nell'apposito paragrafo relativo al processo di Valutazione Ambientale Strategica.

⁵ *“Ambiente e Clima”* con riferimento al citato punto a) del *“progetto Montagna”*; *“Contesto territoriale”* con riferimento ai punti c), d) ed e), mentre i punti b) e c) rimandano più specificamente alle soluzioni tecniche di settore.

Glossario

area sciabile attrezzata: superficie innevata anche artificialmente aperta al pubblico e comprendente piste, impianti di risalita e di innevamento e relativi bacini di accumulo abitualmente riservata alla pratica degli sport sulla neve, quali lo sci da discesa nelle sue varie articolazioni, lo sci di fondo, la tavola da neve denominata snowboard, la slitta e lo slittino e gli altri sport sulla neve in cui vi sia l'uso di particolari mezzi e strumenti o di uno specifico equipaggiamento ⁶;

bacini di accumulo: bacini finalizzati all'approvvigionamento idrico per impianti di sistemi di innevamento programmato;

cambiamento climatico: nel testo si intende generalmente la modifica a medio e lungo termine di temperature e modelli meteorologici addebitabili, in particolare dall'avvio dell'industrializzazione ottocentesca, al progressivo aumento della temperatura terrestre causato dall' "effetto serra", prodotto dalla crescente emissione di gas generati principalmente dalla combustione di carbone, petrolio, gas naturale;

collegamento: complesso di piste ed impianti funzionali a collegare aree sciabili attrezzate nonché centri abitati con aree sciabili attrezzate ⁶;

demanio sciabile: superficie che per le sue caratteristiche e condizioni, nel rispetto dei principi e criteri di pianificazione del presente piano, è destinabile all'uso di area sciabile attrezzata ⁶;

sub demanio sciabile: singola porzione di demanio sciabile all'interno del quale sono stati indicati parametri di sviluppo omogeneo ⁶;

impianto a fune: impianto destinato al servizio pubblico autorizzato all'esercizio per il trasporto di persone e di cose ⁶;

infrastrutture complementari ed accessorie: infrastrutture complementari ed accessorie agli impianti, alle piste ed ai sistemi di innevamento programmato;

innevamento programmato: si tratta della procedura di produzione di neve con strumenti tecnici (cannoni sparaneve, lance, generatori ad alta pressione) il cui risultato è una neve artificiale, con caratteristiche compatibili ma dissimili dalla neve naturale (maggiore densità – circa doppia - fiocchi più piccoli con cristalli a sfera rispetto al cristallo a stella, maggiore facilità a ghiacciarsi e durata). L' innevamento artificiale diventa "programmato" quando è automatizzato in modo da operare con le condizioni atmosferiche più idonee ed in modo efficiente in termini di riduzione dei consumi energetici ed idrici;

piste di discesa: tracciati appositamente destinati alla pratica dello sci alpino nelle sue varie articolazioni e della tavola da neve, segnalati e preparati ⁷;

piste di fondo: tracciati appositamente destinati alla pratica dello sci di fondo, segnalati e preparati ⁷;

piste per la slitta, lo slittino o altri sport sulla neve: aree esclusivamente destinate a tali attività, anche in forma di tracciati obbligati ⁷;

pista di collegamento: tracciato che consente l'agevole trasferimento degli sciatori all'interno dell'area sciabile ⁷;

sci alpinismo: attività sportiva, anche agonistica, consistente nel compiere ascensioni in montagna, con gli sci ai piedi o in spalla, affrontando anche difficoltà tipicamente alpinistiche, come passaggi di ghiaccio e di roccia, e scendendo con gli sci dallo stesso versante di salita o da altro versante ⁷;

sci alpino: sport invernale praticato su percorsi, liberi o tracciati da paletti, lungo discese innevate con l'ausilio di sci ⁷;

⁶ Regione Veneto, Piano Neve Regionale 2013 – Norme Tecniche di Attuazione

⁷ D.Lgs. 28 febbraio 2021, n. 40 "Attuazione dell'articolo 9 della legge 8 agosto 2019, n. 86, recante misure in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali."

sci di fondo: disciplina dello sci che si pratica su percorsi piani e su lunghe distanze ⁷;

sci fuori pista: attività sciistica che viene praticata fuori delle piste, su percorsi liberi, anche utilizzando perla salita gli impianti di risalita nei comprensori sciistici ⁷;

snowboard: sport di scivolamento sulla neve, praticato utilizzando una tavola costruita a partire da un'anima di legno e provvista di lamine e soletta in materiale sintetico, simili a quelle dello sci ⁷;

snowpark: area riservata alla pratica di evoluzioni acrobatiche con lo sci e lo snowboard, nonché alla pratica del boardercross e dello skicross ⁷;

sostenibilità: a partire dall'iniziale concetto di *“sviluppo in grado di assicurare il soddisfacimento dei bisogni della generazione presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di realizzare i propri”*, si intende oggi una politica integrata, ambientale, sociale ed economica, relativa alla capacità di produrre reddito e lavoro in maniera duratura, tutelare l'ecosistema ed il rinnovamento delle risorse naturali, garantire condizioni di benessere umano equamente distribuite;

I CONTESTO



I – CONTESTO

1.0 CONTESTO DI RIFERIMENTO

La pratica dello sci, millenaria in Scandinavia, approda nelle Alpi, in Svizzera, poco dopo la metà dell'800 e si presenta nelle Dolomiti alla fine del secolo, in Val Gardena, Pusteria e Cortina d'Ampezzo. A seguito della sua pratica ed utilizzo militare nel corso della Grande Guerra comincia a diventare, nel successivo dopoguerra, uno sport popolare in progressiva crescita e diffusione, tanto da raggiungere oggi nel mondo un numero di sciatori stimato in circa 135 milioni, ancora in forte crescita in Asia ed Europa Est e in via di stabilizzazione sui mercati più maturi, quali quello italiano.

In Europa l'area più interessata dalla pratica dello sci è quella dell'arco alpino, con una presenza significativa in Italia e, nell'ambito nazionale, nel Veneto. Le descrizioni sono redatte sulla base di stime statistiche dal momento che, salvo rari casi, nelle diverse realtà nazionali e tantopiù regionali, raramente si può disporre di dati omogenei ed affidabili. Ciò anche per il differente sistema di gestione esistente nelle varie stazioni ove sono p.es. presenti diverse società impiantistiche operanti nello stesso demanio, o interconnessioni fra stazioni diverse con skipass condivisi ecc.. I paragrafi successivi definiscono comunque sulla base dei dati disponibili la dimensione del "sistema sci" nei vari contesti nazionali e regionali con un approfondimento sullo stato di fatto veneto e sulla sua prevista "revisione" sulla base del nuovo P.R.N..

1.1 Contesto internazionale

Il solo arco alpino raccoglie circa il 40% degli impianti di risalita e delle stazioni sciistiche presenti nella realtà mondiale⁸, e fra esse, la gran parte di quelle di maggior taglia. Nelle Alpi nell'ultima stagione pre-pandemica 2018/19, Austria e Francia hanno registrato il maggior numero di presenze giornaliere di sciatori negli impianti, superando ciascuna i 50 milioni, rispetto ad Italia e Svizzera che ne segnalano circa la metà. Di queste presenze la quota di utenti stranieri raggiunge un massimo di 2/3 nel caso austriaco, alimentandone una consistente quota del mercato turistico, il doppio rispetto a quella stimata (circa 1/3) in quello italiano.

Anche se la valutazione viene condotta sulla struttura impiantistica il dato italiano (1.766 impianti), simile a quello svizzero, risulta circa dimezzato rispetto a quello francese con

l'aggravante, inoltre, che la produttività degli impianti stranieri risulta, in termini di passaggi medi, superiore dal 30% (Austria) al 60% (Svizzera) a confronto di quella nazionale. Il confronto si riallinea se si esamina la lunghezza complessiva delle piste, valutata in Italia in circa 6.000 km rispetto ai 10.000 francesi ed ai 7.000 di Austria e Svizzera; valutando il rapporto medio fra lunghezza delle piste e numero di impianti i valori fra i vari paesi sono simili (mediamente fra i 2,8 ed i 3,2 km di pista per impianto) con l'eccezione della media svizzera, 3,8 km pista/impianto.

Come le strutture e le utenze sopra descritte si collocano territorialmente può essere intuito dall'esame della numerosità dei demani sciabili (definendo tali stazioni che presentino almeno 5 impianti di risalita); in

⁸ I dati del presente paragrafo sono tratti da: Vanat, L. (2022). 2022 International Report on Snow & Mountain Tourism

questo caso è l'Italia che ne registra la maggior presenza, più di Francia ed Austria e sensibilmente più della Svizzera, pur a parità del numero di impianti.

Si delinea quindi un quadro nel quale l'Italia, rispetto alla contigua concorrenza alpina, registra una maggior dispersione dei vari demani sciabili, una minore dimensione media degli stessi con un peggior sfruttamento degli impianti esistenti ed una importante minor presenza di turisti stranieri. Il quadro diventa ulteriormente problematico se si valuta la presenza di stazioni di taglia maggiore, quelle cioè che attraggono oltre un milione di presenze (giornaliere)/anno di sciatori; in Italia sono circa la metà di quelle austriache e francesi, anche se comparabili con quelle svizzere.

Un quadro nazionale che evidenzia maggior

dispersione dei demani sciabili e minor produttività comporta tendenzialmente anche maggiori consumi e costi di produzione, minor disponibilità per investimenti ed a cascata minori servizi, innovazione, promozione, attrattività e possibilità di investimento necessario a superare le ricorrenti criticità settoriali.

Il vantaggio, se adeguatamente sfruttato, potrebbe essere invece rappresentato da un minor impatto ambientale ed una maggior sostenibilità complessiva, contestualmente alla possibilità di maggior caratterizzazione, o minor omologazione, mantenendo un miglior legame con le qualità del proprio territorio e delle sue tradizioni, qualità importanti di volano promozionale rispetto all'evolversi della sensibilità e delle fasce di utenza.

1.2 Contesto regionale

La posizione minoritaria italiana rispetto all'ingombrante concorrenza estera si ripropone, almeno in termini quantitativi, nel confronto fra la realtà veneta e quella delle contermini province di Bolzano e Trento ⁹. Con riferimento al numero di impianti (ma la situazione non si modifica di molto anche se si tratta di Km di piste) la sola provincia di Bolzano detiene circa la metà (51%) di quelli complessivamente presenti nelle tre regioni Trentino Alto-Adige, Veneto e Friuli-Venezia Giulia. Segue, con poco più di un quarto del totale (28%), la Provincia di Trento, mentre il rimanente quarto è suddiviso fra Veneto (17%) e la quota minoritaria del Friuli V.G. (4%).

La dotazione di impianti non è sempre

proporzionata al loro effettivo utilizzo; nell'ultima stagione pre-pandemica da un'indagine sui maggiori comprensori ¹⁰ sono stati registrati sugli impianti 91 mln di passaggi in Alto Adige, 74 mln nel trentino e solo 23 mln in Veneto con una crescita proporzionale (rispetto a quanto visto relativamente al solo numero degli impianti) del trentino a scapito del Veneto. Questo trend si accentua ulteriormente prendendo in considerazione il numero dei primi ingressi; in questo caso si registrano 6,5 mln per il trentino contro i 5 dell'Alto Adige e poco più di 1 mln per il Veneto. Sulla base di questi dati si evidenzia, in particolare per il Veneto, una produttività (passaggi per impianto) significativamente peggiore rispetto ai suoi

⁹ I dati del presente paragrafo sono tratti da: <https://www.skiresort.info> e Skipass Panorama Turismo Modena Fiere - JFC (2022) "– Situazione

congiunturale montagna bianca italiana. Inverno 2021-2022"

¹⁰ C.N.R./I.R.R.I.S. "Rapporto sul Turismo Italiano – XXIV edizione" – C.N.R. Edizioni, Roma 2020"

vicini competitor ed una minor attrazione di primi ingressi a favore di un maggior numero medio di passaggi per utente.

Si è già visto che la dimensione media dei demani sciabili rappresenta una variabile determinante nell'economia del settore; da questo punto di vista nel contesto interregionale del veneto sono presenti solo tre ambiti "maggiori", che registrano cioè un numero di passaggi annui superiore ai 20 mln, e sono tutti e tre extra regionali (Gardena/Siusi, Alta Badia, Campiglio/Folgaria).

La prima realtà veneta (Arabba/Marmolada) ne registra circa la metà giovandosi però soprattutto dall'essere tappa intermedia di un circuito: al suo 5° posto in termini di passaggi fra i 12 comprensori del Superski Dolomiti corrisponde infatti solo l'11° posto in termini di primi ingressi, e cioè accessi diretti a partire dalla località veneta. Nel Veneto, Cortina, Tre Valli e Civetta presentano un più corretto rapporto ingressi/passaggi e circa 6 milioni di primi ingressi cadauno. Significativamente minori - relativamente allo sci da discesa - i dati relativi alle altre stazioni venete, sia bellunesi che vicentine e veronesi.

E' evidente che l'area veneta che presenta caratteri di maggior competitività ed internazionalità rispetto alla concorrenza extraregionale, seppur con performance non sempre comparabili, è quella ampezzana e dell'alto agordino, mentre le rimanenti località presentano dimensioni, caratteristiche ed utenza di tipo regionale.

All'interno dei demani maggiori veneti emergono comunque per competitività quelli transregionali, collegati cioè con un sistema impiantistico integrato con i versanti

bolzanini o trentini; si tratta in particolare del demanio Arabba/Marmolada con quelli di Alta Badia/Val Gardena/Val di Fassa, Tre Valli tra Falcade e Lusia, e Fiorentini – Folgaria. In corso di approvazione il collegamento Comelico - Pusteria mentre, con il passaggio di Sappada al Friuli V.G., non vi sono collegamenti fra le due regioni se non un ipotetico Vigo di Cadore - Forni di Sopra presente solo nelle cartografie del P.T.R.C..

Dal punto di vista della pianificazione del settore la situazione nelle tre regioni in esame risulta assai differenziata.

Dal punto di vista normativo i riferimenti fondamentali (riassunti alla successiva tabella) sono per il Friuli la recente L.R. 11/2022, per la Provincia di Trento il Piano Urbanistico Provinciale di cui alla l.p. 5/2008, per la Provincia di Bolzano la l.p. 14/2010 e per il Veneto la L.R. 21/2008. Le tre norme di Veneto, Bolzano e Friuli, disciplinando puntualmente i vari aspetti del settore, ne demandano l'operatività ad uno specifico piano settoriale ¹¹ mentre nel caso di Trento la pianificazione di piste ed impianti è ricompresa nel Piano Urbanistico Provinciale, così come è accaduto fino ad oggi nella regione Friuli V.G. in attesa del redigendo piano di settore istituito dalla nuova legge.

Ne consegue che previsioni e perimetrazioni di ambiti sciabili sono in questi due ultimi casi demandate essenzialmente alla pianificazione urbanistica locale, con criteri e metodologie evidentemente assai differenziati, diversamente da Veneto e provincia di Bolzano nelle quali il Piano di settore prevede uniformità di criteri e precise pianificazioni di piste e impianti. Nel caso veneto le previsioni del Piano Neve devono comunque essere successivamente recepite

¹¹ Denominato in Veneto "P.R.N.- Piano Regionale Neve", a Bolzano "Piano di settore, impianti di risalita e piste da sci", in Friuli V.G. "Piano Neve del

Friuli Venezia Giulia"; essi si accompagnano inoltre a ulteriori sussidi operativi quali Regolamenti, indicazioni metodologiche ecc.

nelle singole pianificazioni urbanistiche provinciali e comunali, mentre invece nella Provincia di Bolzano essi rimangono in capo al Piano di settore ed alle sue articolazioni operative essendo esplicitamente previsto che *“le zone sciistiche e le infrastrutture ... non vengono inserite nel piano urbanistico comunale.”*¹²

E' quindi assai difficoltoso disporre di un quadro d'insieme coerente, sia dal punto di

vista grafico, vista la diversità dei criteri e delle scale di intervento, sia anche dal punto di vista normativo e procedurale, anche se il riferimento alla Provincia di Bolzano (per la specifica settorialità della pianificazione e la dimensione territoriale degli interventi) sembra essere il più interessante ai fini della valutazione di “buone pratiche” utili anche alla redazione del nuovo P.R.N.

Riferimenti normativi di settore per le regioni e le province autonome contermini		
Enti	Normativa di riferimento	Pianificazione di settore
Regione Veneto	L.R. 21/2008 <i>“Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve”</i>	D.G.R. 217/2013 <i>“Piano Regionale Neve”</i>
Provincia autonoma di Trento	L.P. 7/1987 <i>“Disciplina delle linee funiviarie in servizio pubblico e delle piste da sci”</i>	L.P. 5/2008 <i>“Piano Urbanistico Provinciale”</i>
Provincia autonoma di Bolzano	L.P. 1/2006 <i>“Disciplina degli impianti a fune e prescrizioni per gli ostacoli alla navigazione aerea”</i> l.p. 14/2010 <i>“Ordinamento delle aree sciabili attrezzate”</i>	D.G.P. 1545/2014 <i>“Piano di settore impianti di risalita e piste da sci”</i>
Regione Friuli V. Giulia	L.R. 11/2022 <i>“Riordino delle disposizioni in materia di impianti a fune, di aree attrezzate nei poli turistici montani invernali ed estivi, nonché disposizioni in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali di cui al decreto legislativo 40/2021”</i>	L.R. 15/1981 <i>“Disciplina degli impianti a fune in servizio pubblico per il trasporto di persone e delle piste da sci”</i> e s.m.i. L.R. 56/1985 <i>“Autorizzazione alla costituzione di una società per lo sviluppo turistico delle aree montane della regione Friuli - Venezia Giulia. Interventi straordinari a favore dei concessionari degli impianti di risalita situati nei poli montani di sviluppo turistico”</i> e s.m.i.

¹² Legge provinciale 14/2010, art. 5 c. 4.

1.3 Contesto funzionale

Il nuovo P.R.N. opera nell'ambito di quanto previsto dall'art. 7 della L.R. 21/2008 "Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve." e si occupa di:

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

Il P.R.N. vigente, approvato nel 2013 ma impostato nel decennio precedente, risponde a questa normativa - ad oggi non variata relativamente a queste disposizioni - censendo e strutturando il sistema regionale di piste ed impianti, nonché prevedendone le relative possibilità di sviluppo.

Nel decennio intercorso si è assistito ad un'evoluzione sia nelle caratteristiche dell'utenza turistico/sportiva che nelle previsioni dell'offerta impiantistica, che impone un aggiornamento delle delimitazioni relative ai demani e sub-demani del P.R.N. del 2013.

Piste ed impianti presenti sul territorio

regionale sono stati suddivisi in 13 demani maggiori, a loro volta suddivisi in 57 sub-demani comprendenti aree presentanti caratteristiche di omogeneità, per una superficie complessiva di circa 81 km² e ricomprese nelle tre province di Belluno, Vicenza e Verona¹³; nelle stesse province, per quanto riguarda lo sci nordico, sono stati censiti 46 demani con la presenza di quasi 800 km di piste.

Accanto ai demani dello sci alpino e dello sci nordico il P.R.N. individuava anche 10 collegamenti di progetto, definiti come "complesso di piste ed impianti funzionali a collegare aree sciabili attrezzate nonché centri abitati con aree sciabili attrezzate".

Alla scadenza del piano è stato verificato che la progettualità ammessa è stata attivata solo in minima parte interessando una quota minore del 10% rispetto agli impianti già esistenti e solo uno (Pocol – 5 Torri) dei 9 collegamenti ipotizzati.

Lo stato di fatto del "sistema neve", nell'ultimo decennio, si è modificato pertanto, sia per quanto riguarda le piste che gli impianti, non tanto per inserimento di nuovi elementi quanto piuttosto per una revisione, ammodernamento ed ottimizzazione delle strutture preesistenti.

L'evoluzione delle tecnologie informatiche, dei software di gestione, di strumentazioni di accurato georiferimento, consente, e richiede, oggi di procedere ad una completa revisione ed aggiornamento dello stato di fatto di piste ed impianti rispetto a quanto individuato dal vigente P.R.N., verifica prevista dalla normativa vigente che demanda alla Regione "la tenuta del registro degli impianti e delle piste"¹⁴.

¹³ Era presente anche il sub-demanio A13.4 "Col Dar" in provincia di Treviso che risulta oggi dismesso.

¹⁴ L.R. 21/2008 art. 2 c. 2.

Nell'ambito del nuovo Piano è previsto uno specifico approfondimento relativo alla ricognizione dello stato di fatto di impianti e piste. Attraverso una puntuale attività di individuazione cartografica si è proceduto alla digitalizzazione e georeferenziazione dei tracciati dell'asse degli impianti e delle piste per lo sci alpino corrispondenti al registro di cui all'art.2 della L.R.21/2008.

Tale attività è stata propedeutica alla ricostruzione del quadro conoscitivo dello stato di fatto delle piste e degli impianti, per la quale sono stati usati sia dati cartografici, quali le Ortofoto Agea 2020, la Carta di Copertura del Suolo (CCS), i Database Geotopografici, la C.T.R.N., il Modello Digitale del Terreno (DTM), il database GIS fornito da società detentrici di specifica APP, sia altri tipi di dati, come i dati pubblici resi disponibili dai gestori dei comprensori e quelli contenuti nelle pratiche autorizzative presenti negli archivi della Regione del Veneto.

L'aggiornamento dello stato di fatto verrà integrato con informazioni tratte da un apposito questionario che - previa illustrazione alle associazioni di settore - è già stato inviato a tutte le società impiantistiche che verrà poi integrato con un ulteriore questionario alle Amministrazioni locali interessate. Specifici sopralluoghi saranno successivamente attivati in funzione del completamento della prima fase conoscitiva e delle specifiche richieste degli stakeholders e delle Amministrazioni.

Parallelamente verranno prese in esame le previsioni di collegamento del P.R.T. vigente per valutarne nell'ambito di redazione del nuovo Piano e del Rapporto Ambientale, l'eventuale mantenimento, sviluppo o opportune integrazioni, tenendo conto degli aspetti di natura ambientale, turistica, sociale, economica ecc.

Sia per la verifica dell'impiantistica interregionale esistente che delle sue possibili evoluzioni sono già stati avviati i primi contatti con le contermini Province di Trento, Bolzano, la Regione Friuli V. Giulia, oltre che con le Province di Belluno, Vicenza e Verona.

L'accurata ricognizione in corso relativa allo stato di fatto risulta necessaria anche per definire la correlazione esistente o possibile con la rete di mobilità esistente (sentieristica, escursionistica, bike) o comunque con aree e tracciati autonomamente utilizzati dai vari tipi di praticanti invernali ed estivi anche al di fuori delle piste ufficiali o delle perimetrazioni dei demani sciabili.

Se in ambito invernale lo sci alpino rappresenta, almeno negli ultimi 10/12 anni, una quota fissa di quasi il 60 % dei praticanti, numerose altre discipline (sci di fondo, snowboard, scialpinismo, freestyle, ciaspole ecc.) fruiscono comunque, in tutto od in parte, delle "sue" strutture (impianti di risalita, piste dedicate, servizi, parcheggi ecc.). Negli ultimi anni si assiste inoltre ad una crescita di ulteriori "pratiche" sia con la comparsa di nuove specialità (p.es. splitboarding), sia con una crescita, anche in reazione all'esperienza pandemica, di pratiche "slow" ed esperienziali quali scialpinismo, ciaspole, skitour tematici ecc..

Rispetto ai dati dell'inizio dello scorso decennio sembra invece che lo sci di fondo sia in regressione (- 6% a livello nazionale contro il + 14% dello sci alpino) anche probabilmente per la struttura del comparto ancora molto segnata da un'organizzazione di tipo spontaneistico/volontaristico, essenziale ma bisognosa di una collaborazione terza (istituzionale e/o privata) per adeguarne la qualità di servizio.

II VINCOLI E SCENARI



II - VINCOLI E SCENARI

2.0 QUADRO PROGRAMMATICO/VINCOLI

Negli ultimi decenni si è diffusa una conoscenza ed una sensibilità per gli aspetti di carattere ambientale e paesaggistico che viene concretizzata non solo da cogenti disposizioni normative di tutela, a partire dal livello comunitario UE fino a quello dei singoli comuni, ma più in generale da un comune sentire, particolarmente rilevante nelle aree montane dove ambiente e paesaggio sono inscindibilmente correlati. Compito del P.R.N. è non solo quello di rispettare il complessivo sistema vincolistico e di tutela nelle aree appositamente perimetrate ma di proporre una strategia di riqualificazione e rigenerazione ambientale delle aree biogeografiche di riferimento oltre che di mantenere ovunque la medesima sensibilità anche per le aree contermini che, pur escluse direttamente da tali vincoli, rappresentano un territorio di contiguità che merita di essere rispettato con le medesime attenzioni.

2.1 Programmazione comunitaria

La tutela delle Alpi, dei suoi scenari ambientali e paesaggistici e della sua popolazione è diventato un obiettivo transnazionale già a partire dal 2000, anno di avvio da parte dell'Unione Europea di specifici programmi finalizzati a rafforzare la cooperazione dei paesi alpini, dapprima con le diverse fasi del programma Alpine Interreg IIIB (oggi "Interreg Alpin Space") e successivamente, a partire dal 2013, con una specifica "Strategia macro-regionale UE per la Regione Alpina" (EUSALP) finalizzata a coordinare la pianificazione con soluzioni sostenibili a beneficio dei cittadini integrando le migliori prassi relativamente ad economia, istruzione, ambiente, accessibilità e mobilità. Ancor prima, tuttavia, nel 1991, si era avviata l'iniziativa della Convenzione delle Alpi da parte dei 7 paesi alpini, anche con la partecipazione della allora Comunità Economica Europea, con la finalità di assicurare una politica globale per la conservazione e la protezione delle Alpi.

Tali iniziative continuano ancor oggi ad essere attive e partecipate occupandosi delle nuove tematiche che si affacciano nell'arco alpino quali quelle più recenti relative al cambiamento climatico, al contenimento

energetico, alla gestione dell'acqua ecc.

Le aree di riferimento dei singoli programmi sono tuttavia diverse in funzione delle specifiche tematiche di studio ed intervento e vanno dall'area più vasta dell'EUSALP (440.000 km² e 80 mln di abitanti) fino alla più ristretta della Convenzione delle Alpi che raggruppa solo le aree completamente montane (191.000 km² e 15 mln di abitanti). Per quanto riguarda il Veneto quest'ultima perimetrazione coincide con quella dei comuni classificati (in tutto o in parte) montani dalla Regione ed entro i quali ricadono anche tutti gli impianti di risalita ed i demani afferenti al P.R.N.; per questo motivo si utilizzerà tale perimetrazione convenzionale anche nella base analitica e progettuale del nuovo P.R.N..

I vari strumenti di programmazione europea ed alpina comprendono un ventaglio di obiettivi ed azioni che trovano richiamo e rafforzamento anche nelle più recenti politiche europee del Green Deal; tali aspetti, come quelli di carattere più direttamente pianificatorio di cui al cap. 4, hanno rappresentato un essenziale riferimento nel delineare gli obiettivi, le azioni e le indicazioni di progetto del nuovo P.R.N. previste ai

successivi cap. 5 e 6. Ciò, naturalmente, per quanto in relazione alle specifiche tematiche del P.R.N., dal momento che la programmazione europea per l'arco alpino si occupa sostanzialmente di tutti gli aspetti di carattere socio-economico ed ambientale; in ogni caso quelli di interesse in particolare della Convenzione delle Alpi (pianificazione territoriale, energia, trasporti, pericoli

naturali, turismo, ecosistemi e biodiversità, acqua, suolo) appaiono tutti, pur in diversa forma, correlati al nuovo Piano.

La programmazione comunitaria rappresenterà pertanto uno specifico capitolo del P.R.N. che ne evidenzierà i richiami tematici nelle singole azioni operative del Piano stesso, in particolare per le specifiche attività già partecipate dalla Regione Veneto¹⁵.



2.2 Vincoli e tutele

Le aree montane, per caratteristiche e fragilità, sono quelle più interessate dalla presenza di vincoli di varia natura, naturalistici, paesaggistici, idrogeologici ecc., che rappresentano una maglia stretta da rispettare in qualsiasi ipotesi di antropizzazione ed uso del suolo. La nuova sensibilità ambientale richiede che queste attenzioni non siano rivolte alle sole aree interessate da specifiche normative di tutela ma siano da tenere in considerazione su tutto

il territorio nella consapevolezza che la montagna, tutta, richiede una particolare attenzione alla sostenibilità sia dei nuovi interventi che nella revisione o adeguamento degli esistenti.

Nel novero di questi vari vincoli di particolare interesse per il P.R.N. è quello relativo alle perimetrazioni dei siti "Natura 2000", conseguenti alle due specifiche Direttive UE "Habitat" e "Uccelli"; nel recepimento di tali direttive la normativa nazionale ha previsto

¹⁵ p.es. il gruppo d'azione "Mobilità" sul tema 6) Impianti a fune "Il carosello delle Dolomiti"

(Regione Veneto D.G.R. 452/2021)

dei criteri minimi uniformi per la definizione di misure di conservazione fra i quali, nelle aree ZPS (Zone di Protezione Speciale), lo specifico divieto di realizzazione di nuovi impianti di risalita a fune e nuove piste da sci. Le aree “Natura 2000” sono presenti in diversa forma in tutti i comuni veneti dotati di ambiti di demanio sciabile ed accanto ad esse compaiono spesso anche ulteriori tutele ed elementi di pregio naturalistico (corridoi ecologici, buffer zone, stepping stone, biotopi ecc.); questa diffusa presenza evidenzia fin da subito che, in ragione delle citate misure di tutela, l’aspetto ambientale rappresenta sicuramente la variabile di maggior rilevanza nell’elaborazione del nuovo P.R.N..

In tema di vincoli un altro elemento critico è rappresentato dalla fragilità idrogeologica, che in taluni ambiti della montagna veneta interessa, pur con diverse forme ed intensità, quasi l’intero territorio. Le cartografie P.A.I. e P.G.R.A. relative alla pericolosità ed al rischio geologico, idraulico e valanghivo evidenziano uno scenario di estrema complessità nel quale sia le strutture e gli impianti esistenti, che quelli di eventuale nuova previsione, dovranno inserirsi con estrema cautela. Rimanendo in tema ambientale ulteriori vincoli vanno dalla destinazione forestale, all’idrogeologia, al rispetto delle sorgenti, al patrimonio regoliero ed agli usi civici, completando un quadro che di fatto copre quasi l’intero territorio montano.

Oltre ai diffusi vincoli di carattere ambientale intervengono anche estesi vincoli di carattere

paesaggistico, sia “ope legis” (D.Lgs. 42/2004 “Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio” relativamente a fiumi e torrenti, aree al di sopra dei 1.600 m. slm ed aree boscate) sia vincoli “decretati” che in qualche caso interessano interi comuni (Cortina d’Ampezzo, Alleghe, Falcade).

Nella categoria dei beni paesaggistici può inoltre essere annoverato anche l’ambito di “Dolomiti UNESCO” che si estende su 43 comuni della provincia di Belluno interessando, con le sue “core” e “buffer” area, circa 1.045 km² in prossimità, e talvolta in sovrapposizione, ad ambiti del demanio sciabile.

Accanto a questo sistema di vincoli sovraordinati sono operanti anche una molteplicità di tutele aggiuntive, sia ambientali che paesaggistiche, individuate dagli strumenti di pianificazione territoriale, soprattutto regionali e provinciali, completando in tal modo un quadro operativo che non consente più di intervenire sul territorio – soprattutto extraurbano - in assenza di un’attenta valutazione delle intangibilità di valori ambientali e paesaggistici ormai puntualmente conosciuti e largamente condivisi.

Si richiamano inoltre i temi relativi agli usi civici ed al patrimonio regoliero, demandati tuttavia dalla L.R. n.21/2008 al relativo “Titolo II - Capo I” ossia al momento del procedimento di concessione di linea e di autorizzazione alla realizzazione.

3.0 PARAMETRI DI RIFERIMENTO (SCENARI/TENDENZE)

Accanto al sistema dei vincoli la redazione del nuovo P.R.N. si confronterà anche con un sistema di parametri strategici di riferimento che, in misura più o meno stringente, ne indirizzerà le previsioni. Date le tematiche del P.R.N. si opererà all'interno del quadro degli obiettivi e delle azioni sia UE che nazionali sia in tema di sostenibilità (in particolare per il territorio alpino) che di adattamento e mitigazione rispetto agli effetti del cambiamento climatico in atto.

Sono aspetti di diretto o indiretto riferimento presenti nella strumentazione regionale e locale in atto, sia strategica (Programma Operativo Regionale, Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile, Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici), che di settore (Piano regionale dei Trasporti, Piano Strategico del Turismo) o di carattere territoriale ed urbanistico (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, Piani d'Area, Piani Ambientali, Piani dei Parchi, Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali, PAT e PATI).

Sulla base di questo variegato spettro di riferimenti ed indirizzi il P.R.N. individua come propri essenziali parametri di riferimento, sui quali impostare la propria "vision strategica" ed i suoi obiettivi, tre temi fondamentali: la sostenibilità, il cambiamento climatico e connessa transizione energetica, la conformità alla pianificazione sovraordinata.

3.1 Sostenibilità

Lo sviluppo sostenibile, termine che è ormai diventato un benchmark nella valutazione di qualsiasi documento di programmazione, ha avuto la sua codifica internazionale nel 2015 con l'approvazione, da parte dell'ONU, dell' "L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile" finalizzata al raggiungimento entro il 2030 di una serie di 17 Obiettivi, definiti "Obiettivi di sostenibilità" (Sustainable Development Goals - SDGs) di carattere ambientale, sociale ed economico. Essa si è successivamente tradotta in declinazioni nazionali e, nel nostro caso, regionale con l'avvio dell'iniziativa "Veneto Sostenibile" e la "2030 - Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile".

Sugli standard internazionale degli SDG sono ormai parametrizzate tutte iniziative UE, compreso il recente "Green Deal EU" e più particolarmente, per quanto riguarda il P.R.N., i protocolli e le attività recenti e future

della "Convenzione delle Alpi", avviata ante litteram, già dal 1991, con la finalità di sviluppo sostenibile dell'arco alpino.

Di queste sensibilità si è fatto promotore anche il legislatore nazionale nella recente riforma della Costituzione (in vigore dal marzo 2022) attraverso l'integrazione degli artt. 9 e 41 a favore della tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni.

Gli obiettivi dell'Agenda rappresentano anche per il P.R.N. un punto di riferimento tanto che ben dieci fra di essi¹⁶ troveranno riscontro negli obiettivi specifici e nelle indicazioni operative del Piano di cui al successivo capitolo III.

¹⁶ 3 Salute e benessere, 6 Acqua pulita e servizi igienico-sanitari, 7 Energia pulita e accessibile, 8 Lavoro dignitoso e crescita economica, 9 Imprese, innovazione ed infrastrutture, 11 Città e comunità

sostenibili, 12 Consumo e produzione responsabili, 13 lotta contro il cambiamento climatico, 15 La vita sulla terra, 17 Partnership per gli obiettivi.



Le tematiche della sostenibilità che presentano attinenza con il contesto delle azioni direttamente o indirettamente connesse al P.R.N. sono infatti molteplici; fra le più rilevanti possono essere ricordati la tutela degli ambienti boschivi e prativi, gli utilizzi dell'acqua, il contenimento energetico, gli interventi - di cui al successivo paragrafo - relativi al cambiamento climatico, il sistema dei trasporti, la capacità di carico turistico e sportivo dei vari impianti e territori, in genere l'obiettivo di ridurre l'impronta ecologica delle stazioni sciistiche e del connesso hinterland.

In molte stazioni invernali la problematica viene recepita con interventi che comportano una progressiva riduzione della "client carbon footprint"¹⁷ con maggior uso di energie rinnovabili, miglioramento delle tecnologie di innevamento programmato e relativi consumi, servizi di mobilità ecc.; resta comunque difficile valutare quanto questo sforzo sia dovuto ad una reale consapevolezza del concetto di

"sostenibilità" del servizio piuttosto che, banalmente, ad una necessità di riduzione dei costi.

Data l'evoluzione della sensibilità ambientale dell'utenza va osservato che in ogni caso la sostenibilità nelle stazioni dello sci, e più in generale nel contesto del turismo montano, non può essere vista come un espediente estemporaneo di marketing ma un obbligo per garantire il mantenimento e l'attrattività di luoghi e strutture e il loro sviluppo sul lungo periodo.

In Veneto i vari spunti operativi per il P.R.N. riconducibili agli SDGs trovano un riferimento diretto nella "Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile" con numerose linee di intervento che presentano una diretta correlazione con le tematiche del Piano; fra di essi si segnalano in particolare le seguenti:

- aumentare la sicurezza e la resilienza del territorio e delle infrastrutture: riferibile alla fragilità idrogeologica delle aree di interesse e delle reti dell'accessibilità;
- sviluppare la logistica e sistemi di

complessivamente in una giornata dallo sciatore.

¹⁷ L'"impronta di carbonio" che esprime la quantità di CO² equivalente prodotta

- trasporto intelligenti: per l'ottimizzazione dei flussi sia di accesso alle stazioni impiantistiche che di fruizione del trasporto funiviario;
- promuovere l'attività sportiva anche potenziando le infrastrutture sportive: adeguamento degli hub sportivi invernali previsti dal P.T.R.C. (Cortina – Alleghe – Asiago);
 - valorizzare il patrimonio e l'economia della montagna: maggior coinvolgimento dell'economia dei centri urbani vallivi;
 - sviluppare relazioni con i mercati nazionale e internazionali; collegamenti efficienti con le realtà extra-regionali e transfrontaliere e incremento della qualità dell'offerta;
 - ridurre il consumo di suolo, tutelare e valorizzare il sistema delle aree naturali protette e la biodiversità: attenzione all'ambiente nell'ammodernamento e nella nuova impiantistica, riduzione delle aree ammissibili, riqualificazione delle aree e strutture dismesse;
 - incentivare l'uso di energie rinnovabili: riduzione dei consumi energetici, in particolare da fonti fossili e riconversione con energie rinnovabili;
 - eliminare i fattori di inquinamento dell'acqua: tutela dei cicli dell'acqua nei prelievi per l'innervamento programmato o "tecnico";

- incentivare il turismo sostenibile e la diffusione della mobilità dolce: integrare il sistema impiantistico con la rete della mobilità dolce escursionistica e ciclistica.

Sostenibilità, se riferita al comparto dello sci, non deve tuttavia limitarsi alla sola compatibilità ambientale di un impianto ma anche, p.es., alla loro sostenibilità economica (in particolar modo se correlata a finanziamenti pubblici) tutelandosi anche da possibili squilibri del sistema nel medio/lungo periodo su altri versanti, quali quello occupazionale e/o sociale.

Più fragili e ristretti sono i territori di intervento - e le valli alpine ne sono un'immagine plastica - più è necessario che il perseguimento della sostenibilità sia un'iniziativa intersettoriale ed interrelazionale da condurre congiuntamente sulle varie tematiche ambientali, socio-economiche e culturali presenti sul territorio, ma soprattutto in modo condiviso da parte di istituzioni ed associazioni, operatori economici, residenti e turisti.

Se tali attenzioni sono necessarie nelle politiche che agiscono a livello macro, quali nel nostro caso quelle trasportistiche del TPL od impiantistiche, esse vanno moltiplicate e condivise a livello delle singole stazioni e nelle singole progettualità affinché si realizzi una sommatoria di interventi virtuosi minori, realizzabili in tempi diversi ma entro un quadro condiviso di obiettivi e responsabilità.

3.2 Cambiamento climatico e transizione energetica

Cambiamento climatico e transizione energetica sono temi ormai acquisiti nel comune sentire sia relativamente alle negative ricadute ambientali sia alla necessità di attivazione di specifiche azioni di contenimento delle cause e di adattamento e mitigazione dei comportamenti.

Queste tematiche di importanza generale assumono tuttavia una più immediata e critica importanza se riferite alle stazioni sciistiche; per alcune riguardano direttamente la loro sopravvivenza in assenza nel breve-medio periodo di un'inversione positiva dell'evoluzione climatica, a tutte

richiedono di riconfigurare fin da subito la loro operatività con rinnovate tecnologie e offerte sportivo-ricreative.

Nei territori alpini l'aumento delle temperature connesso al "climate change" comporta, in particolare, per i demani sciabili:

- l'innalzamento della soglia dello zero termico con calo dell'innevamento che, anche ove persistente, viene comunque ridotto in quantità e durata;
- la riduzione della piovosità e quindi delle nevicate;
- la necessità di ricorso all'innevamento programmato che esige adeguate temperature minime di esercizio e accessibilità a risorse idriche non sempre, o non adeguatamente, disponibili.

Una delle soluzioni fondamentali alla reversibilità del cambiamento climatico in atto è rappresentata dalla transizione energetica, e cioè dalla progressiva sostituzione delle energie da fonti fossili con energie a basse o nulle emissioni di carbonio; nel contesto alpino, in particolare, con il passaggio all'elettrificazione da fonti rinnovabili (soprattutto idroelettrico e solare) da applicare in tempi brevi nel settore dello sci sia all'impiantistica che alla mobilità dei relativi mezzi tecnici così come si richiederà anche alla sua utenza.

L'attenzione ai problemi del cambiamento climatico e della transizione energetica, la ricerca di soluzioni e lo stimolo, l'attivazione di studi e sperimentazioni su tutto l'arco alpino, sono da anni nelle agende in particolare dell'EU (Patto climatico del Green Deal), EUSALP, Interreg Alpine Space (Priorità ed Azioni), Convenzione delle Alpi (Sistema alpino di obiettivi per il clima 2050), nonché di tutte le associazioni ambientaliste della montagna.

Se vi sono convergenze quasi unanimi sull'evoluzione dello scenario climatico per

quanto riguarda il mondo dello sci, differiscono tuttavia le ipotesi e le proposte di come affrontarlo, con presenza di previsioni estreme che vanno dall'indifferenza o dalla negazione del problema a quelle del collasso dell'intero sistema in tempi brevi.

La maggior parte dei soggetti coinvolti si rende però conto della gravità dei rischi incombenti attivando progressivamente nuove strategie di adattamento e mitigazione. In termini di adattamento, cioè di capacità di anticipazione degli effetti avversi del cambiamento climatico e di adozione di misure adeguate a prevenirne o ridurre i danni o sfruttarne le opportunità, si possono citare l'attenzione alle quote ed all'esposizione delle piste, la diversificazione estiva o comunque extra-stagionale nell'uso degli impianti, la ricerca di nuovi segmenti di domanda.

La mitigazione, cioè la capacità di ridurre gli impatti del cambiamento climatico riducendo od eliminando l'emissione di gas a effetto serra nell'atmosfera, viene attuata con la crescente predisposizione di piani di gestione energetica e l'uso di energie rinnovabili, con l'ottimizzazione del processo di produzione della neve programmata, l'adeguamento energetico dei volumi di servizio, la riduzione delle emissioni di impianti, macchinari, mezzi tecnici.

Tutto ciò si attua sia con progressioni tecnologiche (quali i consumi energetici degli impianti di innevamento programmato, dimezzatisi in 10 anni con raddoppio dell'efficienza) sia con adeguamenti della gestione (adeguamento della velocità o aperture selezionate degli impianti in funzione delle presenze evitando picchi indesiderati di potenza, sistemi di ottimizzazione delle quantità e distribuzione dell'innevamento programmato, aggiornamento con infrastrutture a migliori performance energetiche ed ambientali) che

portano a sensibili riduzioni dei consumi energetici ed idrici.

Se la tendenza macro per quanto riguarda gli effetti sull'innevamento è abbastanza chiara e condivisibile, più difficoltose risultano le previsioni a piccola scala. Se sembra ormai assodato che nel prossimo futuro il versante meridionale delle Alpi subirà una riduzione dell'innevamento maggiore rispetto al versante settentrionale (penalizzando quindi le nostre stazioni rispetto a quelle svizzere ed austriache), non è altrettanto prevedibile lo scenario delle singole stazioni in quanto la morfologia accidentata del territorio montano crea dei microclimi che possano avvantaggiare, o sfavorire, talune località rispetto ad altre anche a loro prossime.

In ogni caso le prospettive relative al cambiamento climatico, anche le più ottimistiche, delineano una forte perdita di competitività delle stazioni sciistiche a quote minori (per mancanza di neve o per maggiori

costi e difficoltà nel produrla) mentre rimangono competitive le stazioni a quote maggiori, anche in virtù dell'attrazione della domanda persa dalle prime.

Uno scenario che costringe in ogni caso tutte le stazioni a valutare una diversificazione della propria offerta sia con una maggior apertura all'utilizzo estivo che con nuove attività ricreativo/sportive e probabilmente con una maggior integrazione attraverso una rete fra le stazioni e fra loro ed i relativi territori che, in questa evoluzione, dovranno rappresentare un fattore essenziale di sostegno in termini di adeguata accessibilità, servizi, proposte turistiche.

Compito del P.R.N. sarà quello di accompagnare queste trasformazioni con attenzione alle numerose variabili ambientali, economiche e sociali in gioco al fine di garantire le necessarie possibilità di sviluppo laddove se ne presentino le sostenibili condizioni.

3.3 P.T.R.C. e pianificazione sovraordinata

PTRC

La pianificazione/programmazione sovraordinata regionale alla quale il P.R.N. deve corrispondere, o far comunque riferimento, è relativa sia a strumentazioni settoriali che di carattere generale. Fra quest'ultime va senz'altro annoverato il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PTRC), recentemente approvato (2020), che costituisce riferimento per tutta la pianificazione urbanistica regionale.

Le indicazioni ed i richiami per la stesura del P.R.N. offerti dal P.T.R.C. sono molteplici e fanno riferimento ad "obiettivi strategici" presenti in tutti i 6 temi fondamentali di pertinenza del Piano (Uso del Suolo,

Biodiversità, Energia ed Ambiente, Mobilità, Sviluppo Economico, Crescita Sociale e Culturale) e conseguenti "obiettivi operativi"¹⁸, ed in particolare a quelli relativi alla montagna ed al paesaggio. Essi si traducono sia nella parte grafica che normativa del Piano. In quest'ultima, per la tematica di P.R.N., sono determinanti le disposizioni di cui all'art. 39 (Impianti di risalita e aree sciabili) ed all'art. 53 (Turismo montano) delle Norme Tecniche che prevedono specificamente che:

- *art. 39 "Lo sviluppo degli impianti di risalita e delle aree sciabili, quali componenti del sistema della mobilità regionale, si attua in conformità a quanto*

¹⁸ P.T.R.C. - Tav. 10 "Sistema degli obiettivi di progetto"

- disposto dal Piano Regionale Neve, previa razionalizzazione del sistema esistente, mediante modelli di crescita economica sostenibile che assicurino competitività anche attraverso i collegamenti vallivi finalizzati a creare una rete integrata di qualità;*
- *al fine di sostenere la connessione intervalliva nelle aree montane, il Piano Regionale Neve favorisce la creazione di collegamenti tra le reti infrastrutturali presenti nelle località finitime, proponendo modelli di offerta turistica rispondenti alle esigenze concorrenziali.”*
 - *Art. 53 “I Comuni, nei propri strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, promuovono ...:*
 - *lo sviluppo e la riqualificazione ambientale delle infrastrutture dedicate all’offerta turistica per la pratica degli sport invernali ed estivi;*
 - *il recupero e la riqualificazione architettonica e sostenibile delle strutture dismesse e degradate, da destinare ad offerta turistica;*
 - *la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili equituristici e sciabili ...”.*

Nell’impianto cartografico i richiami di interesse sono presenti soprattutto alla:

- *tav. 04 “Mobilità”. Già nella relazione del P.T.R.C. viene richiamata l’importanza della mobilità intervalliva interna ed esterna e la necessità di favorire la permeabilità delle frontiere e le relazioni sinergiche delle aree alpine rispetto al contesto interregionale frontaliero, evidenziando la necessità di sviluppo delle “relazioni intervallive e il collegamento con le altre regioni attraverso l’attrezzatura dei passi alpini”, il tutto da attuare in consonanza con il Piano Regionale Trasporti. La specifica tavola grafica evidenzia i potenziamenti dei collegamenti transregionali, intervallivi*

montani, le potenzialità connettive (quali Garda / montagna veronese), l’ipotesi di connessione ferroviaria attraverso il “treno delle Dolomiti ecc.

- *tav. 05 “Sviluppo Economico - turistico”. Nel “Prologo” delle Norme Tecniche del P.T.R.C. si evidenzia fra finalità la necessità di un “rilancio della montagna e degli sport invernali per dare un futuro sicuro ai residenti e agli operatori economici, con mobilitazione di risorse pubbliche e private”. Viene pertanto individuato un “sistema del turismo sulla neve” che comprende tutti gli ambiti sciistico-funiviari esistenti, per la gran parte ricompresi, inoltre, anche nei poli di “eccellenza turistica”, evidenziando in particolare come luoghi della competitività della neve maggiormente interessati da attività agonistiche Cortina, Alleghe ed Asiago.*
 - *tav. 07 “Montagna”. La relazione del piano richiama l’attenzione sulla sostenibilità “degli usi e delle infrastrutture ammesse nei territori della cosiddetta “alta montagna”, quella destinata all’uso turistico/sportivo, mediante una razionalizzazione dell’impiantistica invernale ... secondo un criterio di sostanziale rinaturalizzazione e protezione dei luoghi”. Contestualmente viene ripreso il tema delle “relazioni” sia dal punto di vista spaziale (con la riproposizione dell’ammodernamento e proseguimento dell’asse ferroviario V.Veneto – Calalzo – Dobbiaco) sia per quanto concerne il sistema delle politiche di coordinamento transregionale prevedendo il coordinamento delle attività di pianificazione territoriale in particolare in corrispondenza delle aree sciabili interregionali.*
- I riferimenti del P.T.R.C. più direttamente operativi in riferimento alle tematiche di carattere paesaggistico sono invece*

contenuti nel “Documento per la valorizzazione del paesaggio veneto” ed in particolare nell’ “Atlante ricognitivo”. Nello specifico, per gli ambiti di paesaggio di interesse del P.R.N. si evidenzia:

- la necessità di perseguire la qualità ambientale e paesaggistica delle stazioni turistiche invernali tenendo conto dei cambiamenti climatici;
- di improntare il progetto delle stesse alla massima sostenibilità ambientale e al rispetto dei caratteri paesaggistici del contesto;
- di salvaguardare i fondali scenici di particolare importanza morfologica, la leggibilità dell’insieme e i singoli valori panoramici presenti.

Il quadro generale dei comandi del P.T.R.C. risulta evidente: il P.R.N. dev’essere contestualizzato in una rete complessiva di mobilità, sviluppando i collegamenti intervallivi ed interregionali in un’ottica di razionalizzazione dell’impiantistica e di tutela dell’ambiente e del paesaggio, tutela da estendere non solo al demanio sciabile ma anche alle stazioni sciistiche ed ai suoi centri urbani di riferimento.

PIANI di AREA

Il demanio sciabile del vigente PRN 2013 intercetta in alcune aree le previsioni della pianificazione territoriale regionale di specificazione del P.T.R.C., rappresentata dai Piani d’Area approvati.

Si tratta in particolare:

- del sub-demanio “A01.6. Col de Varda” e dei collegamenti “Misurina - Passo Tre Croci” e “Auronzo - Val Marzon” rientranti in tutto o in parte all’interno del Piano d’Area “Auronzo - Misurina”;
- del sub-demanio “A05.1. Padola” interamente ricompreso entro il Piano d’Area “Comelico - Ost Tirol”;
- del sub demanio “A11.1. Fiorentini - Le Fratte” e dei collegamenti “Lastebasse -

Fiorentini” e “Tonezza - Le Fratte”;

- dei subdemanii “A13.6 San Nazario” e “A13.7 Grappa” ricompresi nel Piano d’Area “Massiccio del Grappa”.

Nei tre diversi ambiti le corrispondenze fra Piani d’Area e P.R.N. sono le più diverse, presentando spesso aree e collegamenti non corrispondenti o non riconosciuti fra i diversi strumenti di pianificazione. Ciò va addebitato in primis ai diversi momenti temporali della loro approvazione, dato che tutti e tre i Piani d’Area in esame sono stati approvati negli anni ’90, quasi un ventennio prima del P.R.N.. In ogni caso l’unico, anche perchè oggetto di recenti varianti, ad essere completamente compatibile con il P.R.N. è il Piano d’Area Comelico – Ost Tirol che infatti prevede nella sua attuale normativa che la disciplina del P.R.N. sostituisca, per la materia di competenza, le previsioni del Piano d’Area, in quanto rappresenta un’“integrazione specialistica” del P.T.R.C..

Negli altri casi ciò non viene esplicitamente previsto ma si può ritenere, sulla base della normativa approvata del Piano d’Area Comelico – Ost Tirol, che questa sia la reale “gerarchia delle fonti”, tenendo anche conto dell’approvazione più recente del P.R.N. rispetto agli altri piani.

Ne consegue che la disciplina urbanistica di settore sia pertanto definita dal P.R.N. che ne prevede normativamente la declinazione a livello comunale attraverso il suo recepimento obbligatorio da parte dei Comuni nei propri strumenti urbanistici.

In ogni caso va tenuto conto che i Piani di Area, diversamente dal P.R.N., presentano, per effetto della L.R. 9/1986, una specifica valenza paesistica; in conseguenza di ciò si ritiene che anche gli interventi ammissibili in base al P.R.N. debbano comunque continuare a confrontare la propria compatibilità con le disposizioni paesaggistiche dei singoli Piani d’Area.

PRT

Il tema della mobilità è affidato in particolare al PRT, il piano regionale di settore, che sviluppa dal punto di vista programmatico la vision 2030 dei trasporti e della mobilità veneta in coerenza con le indicazioni del P.T.R.C. e con specifiche direttive ai piani subordinati quali, ad esempio, il PRMC.

Per quanto concerne il P.R.N., altro piano subordinato al P.R.T., quest'ultimo ne delinea gli indirizzi operativi in particolare secondo quella che è denominata come Strategia 5 "Migliorare l'accesso alle aree turistiche"; in essa si individuano due specifiche azioni: "A5.5 - Ammodernare il sistema degli impianti di risalita e favorire l'integrazione con il sistema di trasporto pubblico e privato" e "A5.7 - Sviluppo di un programma di accessibilità all'area interessata ai Giochi Olimpici del 2026". Se quest'ultima è di indirizzo più specificamente trasportistico, trattando di potenziamento e superamento dei punti critici della viabilità di accesso a Cortina e dei relativi servizi TPL, la precedente Azione A.5.5 di rivolge direttamente al P.R.N. al fine di "implementare, favorire e sviluppare un'integrazione infrastrutturale sinergica tra i sistemi di trasporto, sia pubblico che privato, e gli impianti di risalita". Suo obiettivo prioritario è quello di "garantire la mobilità preservando le risorse ambientali, attraverso obiettivi operativi quali: ridurre il traffico veicolare privato, migliorare l'accessibilità a piste e impianti e razionalizzare il sistema impiantistico".

Se in questo caso l'area di intervento primario è quella dei demani sciabili, ad essa devono comunque fare riferimento anche gli aspetti relativi agli assi di collegamento fra i diversi demani e fra demani e centri abitati. A questo

scopo nel vigente PRT si individuano preventivamente alcune specifiche tematiche quali:

- adeguamento delle infrastrutture esistenti;
- realizzazione di parcheggi scambiatori in prossimità degli impianti di risalita;
- implementazione di un sistema di tariffazione integrato dei servizi di accessibilità alle piste;
- interventi per l'adeguamento e l'ammodernamento degli impianti per l'utilizzo esteso all'intero arco dell'anno;
- i collegamenti tra Comelico e alta Pusteria, tra i comprensori di Cortina-Arabba e Alleghe Val di Zoldo e fra Prada/Costabella e Monte Baldo con relativo ammodernamento degli impianti.

Un altro piano regionale di settore con diretto riferimento al P.R.N. è il Piano Strategico del Turismo (PSTV), in particolare il piano "Land of Venice – Land of Value"¹⁹. Redatto in contemporaneità e sinergia con il PRT ne condivide alcune strategie fondamentali sulla mobilità, evidenziando, p.es., che la competitività sui moderni mercati nazionali ed internazionali richiede infrastrutture materiali e digitali che possano garantire una mobilità efficiente (sia a lungo che breve raggio), sostenibile (sia nei mezzi che nei percorsi), informata (digitalizzata e smart) e accessibile relativamente alla disabilità.

Oltre alle strategie il PSTV indica anche specifiche azioni, fra le quali possono essere richiamate la "2.2.2. Analisi/identificazione di punti critici per eccesso di domanda e/o carenze nell'offerta e di possibili soluzioni progettuali" particolarmente attinente a situazioni facilmente riscontrabili nelle nostre stazioni sciistiche, così come la "2.3.4.

pandemia, ne adeguano e ridefiniscono l'approccio piuttosto che gli scenari strategici.

¹⁹ Approvato nel 2019 rappresenta ancora oggi gli indirizzi fondamentali della pianificazione di settore e i successivi aggiornamenti, post-

Intermodalità e integrazione pubblico / privato” che richiama il tema dell’uso pubblico di strutture impiantistiche private, o la “2.4.3. Raccordo dei grandi assi della mobilità lenta con le micro-reti locali” che pone il tema – anche di competenza del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica” – della connessione fra le diverse reti di mobilità.

Il PSTV più recente, tenendo conto delle problematiche e degli esiti della pandemia, segnala in particolare il maggior interesse rivolto dall’utenza ai temi della sostenibilità ambientale e del cambiamento climatico, evidenziando la necessità che vi sia oggi una maggiore integrazione fra tutte le imprese della filiera turistica, e quindi nel nostro caso degli operatori del demanio sciabile con il loro territorio di supporto. Contemporaneamente viene segnalata la necessità di meglio intercettare flussi e nuove caratteristiche della domanda accrescendo la trasversalità dell’offerta preferibilmente con forti contenuti esperienziali, ciò che per il P.R.N. potrebbe far riferimento alla tematica dell’utilizzo estivo dell’impiantistica in connessione alla ciclabilità ed all’escursionismo, con conseguente arricchimento e innovazione dell’offerta di settore.

Essenziali, da questo punto di vista, le nuove e aggiornate azioni relative a “A.2.2.2. Sistematizzare sui territori le infrastrutture ed i servizi per il trasporto lento/sostenibile in una logica di ultimo miglio” e “A.2.2.3. Identificare e valorizzare le interconnessioni tra i sistemi di trasporto di raggiungimento e quelli di fruizione lenta”; entrambe pongono l’accento sulla insufficiente dotazione in termini di accessibilità, parcheggio, servizio, dei centri e delle stazioni di valle e sulla conseguente necessità di adeguamento.

Se i piani di settore dei trasporti e del turismo rappresentano indirizzi generali della pianificazione regionale “ordinaria” negli ultimi anni si sono avviate nuove pianificazioni ed iniziative “straordinarie”. Fra di esse possono essere ricordate:

- con riferimento ai prossimi giochi olimpici invernali “Milano - Cortina 2026” il “MasterPlan” (DGR n. 1219/2020) che coordina gli interventi infrastrutturali relativi sia ai Giochi Olimpici che Paralimpici;
- sempre su tale tema le disposizioni del “Tavolo tecnico permanente di coordinamento e programmazione del Piano di Interventi sul territorio bellunese” (DGR n. 57/2019) dedicato al monitoraggio e presidio delle opere direttamente collegate alle gare olimpiche e alla viabilità di accesso;
- il recente Protocollo d’Intesa di interesse nazionale per l’attuazione del piano ‘Mobilità sostenibile dei Passi dolomiti’ con la costituzione della “Dolomiti Low Emission Zone” nell’area dei Passi Gardena, Campolongo, Pordoi, Sella e nelle circostanti Val Gardena, Val Badia, Val di Livinallongo e Val di Fassa²⁰, che integra il precedente protocollo fra regione, province e comuni della stessa area transregionale per la realizzazione di sistemi di mobilità integrata per decongestionare il traffico sui passi e nelle valli 21;
- gli esiti, in particolare per quanto concerne mobilità ed infrastrutture, del Programma del Sistema Veneto per le Olimpiadi invernali Milano Cortina 2026 “Veneto in Action”²².

Le numerose indicazioni e spunti di quanto previsto da tali pianificazioni sovraordinate

²⁰ Regione Veneto - DGR n. 1291/2022

²¹ Regione Veneto - DGR n. 451/2021

²² Regione Veneto - DGR n. 174/2020, DGR n. 125/2023

saranno ripresi nel successivo cap. 5, “Azioni e indicazioni di progetto”, all’interno delle

previste azioni di piano del nuovo P.R.N..

3.4 Rapporto con il vigente P.R.N. - adeguamenti e criticità

Il decennio trascorso dall’approvazione del vigente P.R.N. ha visto significative evoluzioni nei campi normativi e procedurali così come nelle sensibilità ambientali, nell’evoluzione climatica, nelle abitudini sociali ecc. tanto che il nuovo Piano necessita di valutazioni aggiornate, recepimento di nuove strategie ed obiettivi oltre all’adeguamento di criticità operative emerse nella gestione del precedente anche in riferimento a quanto previsto dall’art.8 “Aggiornamento e revisione dei demani e sub-demani sciabili” delle NTA del PRN 2013 vigente.

A questo proposito, nel corso di vigenza del PRN 2013, si è dato corso all’approvazione delle seguenti varianti al piano stesso:

- sviluppo del collegamento “Pocol-5 Torri”, in un nuovo sub-demanio A01.9 e adeguamento del sub-demanio A01.1²³;
- variante parziale al sub-demanio sciabile A01.2 “Pocol-Tofane-RaValles” a Cortina d’Ampezzo-BL²⁴.

Tutela ambientale e paesaggistica: per tale tematica si pone la necessità di un nuovo studio di Valutazione Ambientale Strategica e soprattutto di Valutazione di Incidenza Ambientale, entrambi da allineare all’evoluzione normativa e disciplinare intercorsa dal 2009 (anno di impostazione del P.R.N.).

Importante in tale contesto sarà, oltre all’ovvio rispetto della normativa, la ricerca di una riduzione delle aree che possano comportare compromissioni ambientali così come l’individuazione di interventi di mitigazione/compensazione per i colle-

gamenti e gli ambiti confermati, o di nuova previsione, del demanio sciabile.

Una revisione complessiva dovrà anche essere condotta in riferimento alla fragilità geologica, idraulica e valanghiva in funzione della pianificazione di settore approvata nel frattempo sia a livello nazionale (Piano di Assetto Idrogeologico, Piano di Gestione del Rischio Alluvioni ecc) sia regionale e locale (P.T.R.C., i vari P.T.C.P. provinciali, in molti Comuni i nuovi P.A.T./P.A.T.I. dotati di analisi di maggior dettaglio).

Accanto alle norme di tutela ambientali è importante prevedere l’introduzione di indirizzi operativi di pianificazione e tutela paesaggistica, attualmente assenti, da inserire o come sussidio operativo nella Relazione o come disciplina nelle Norme Tecniche.

Sistema turistico e trasportistico: si rende necessario un collegamento ed un approfondimento con lo stato e la progettualità relativa alla rete trasportistica, in particolare del Trasporto Pubblico Locale, e con la rete della ciclabilità e le previsioni del nuovo PRMC. Il demanio sciabile e la sua impiantistica va ora valutato non più come un sistema a sé stante ma come componente di una rete complessiva di mobilità (anche sentieristica) nella quale può rappresentare un elemento essenziale dei collegamenti intervallivi oltre che di accessibilità ciclabile/escursionistica agli ambiti di alta quota.

Intermodalità – ciclabilità e T.P.L.: con DGR 128/2023 è stato adottato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

²³ Regione Veneto - DGR 194/2017

²⁴ Regione Veneto – DGR 1587/2019

che fra i suoi obiettivi ed azioni prevede una specifica "linea di indirizzo" per l'intermodalità denominata: "01.L4 Realizzare un sistema integrato con altre forme di mobilità".

Il PRMC si occupa infatti anche dell'intermodalità tra la rete delle ciclovie regionali e altri sistemi di mobilità, prediligendo l'utilizzo di mezzi a basso impatto ambientale (es. mezzi elettrici anziché con motore a combustione interna) ed in particolare l'abbinamento bici + treno / barca / autobus / impianto di risalita, nella prospettiva sia di co-mobilità, sia di multi-esperienzialità.

Con successivi approfondimenti l'intermodalità potrà riguardare anche i collegamenti con le regioni contermini e le zone alpine, e il tema della mobilità ciclistica in montagna.

Il PRMC stesso declina il tema della mobilità ciclistica in montagna a successivi e specifici approfondimenti futuri, successivi all'approvazione del PRMC.

Va comunque segnalato che tra le ciclovie regionali interessanti i contesti montani viene fin d'ora individuata dal Piano la CV4 "Ciclovie della collina e della montagna" da Valeggio sul Mincio a Cortina d'Ampezzo.

Per quanto riguarda la tematica del trasporto pubblico, si evidenzia che, pur essendo previsto tra i Piani di Settore derivati dal Piano Regionale dei Trasporti, la Regione del Veneto non ha al momento avviato la predisposizione del Piano del Trasporto Pubblico Locale in quanto il quadro normativo è in fase di revisione a livello nazionale. Sarà comunque possibile prevedere specifici accordi con gli enti gestori del Trasporto Pubblico Locale per definire, nelle aree montane servite dagli impianti di risalita, obiettivi e strategie comuni in materia di intermodalità.

In ogni caso:

- per il trasporto su gomma la Regione intende comunque attivare una ricognizione con le Province, i Comuni, le principali aziende di trasporto pubblico locale e i principali stakeholder dei comprensori sciistici per valutare i fabbisogni del territorio e le possibili strategie di intermodalità;
- per il trasporto su ferro, in particolare per il "Treno delle dolomiti", la Regione ha sottoscritto un Protocollo d'Intesa con Rete Ferroviaria Italiana e Provincia di Belluno (con schema approvato con DGR n. 1011/2021), che ha dato avvio a una collaborazione finalizzata allo sviluppo di un programma condiviso per la realizzazione di una mobilità sostenibile nel comprensorio dolomitico bellunese, incentrata sulla componente ferroviaria, integrata con le altre forme di mobilità.

Sicurezza e standard funzionali: la nuova normativa statale relativa alla sicurezza sulle piste (DLgs. 40/2021) rinnova significativamente la precedente prevedendo nuove competenze ed obblighi sia per gli impiantisti che per gli utenti, compresa le disposizioni a favore delle persone con disabilità. Il nuovo P.R.N. ne dovrà prendere atto soprattutto per quanto concerne la possibilità di aggiornamento (anche in tempo reale) del database dell'incidentistica tale da consentire l'attivazione di misure, sulle specifiche aree interessate, atte a ridurre od eliminare le cause dell'incidentistica rilevata, oltre ad accertare la correttezza della prevista segnaletica. Se necessario, in riferimento ad eventuali cause connesse all'eccessiva concentrazione di utenti rispetto alle caratteristiche tecniche delle piste o degli impianti, va valutata la necessità di rispettare adeguati standard funzionali di corretta capacità di carico.

Pianificazione urbanistica: il rapporto con la pianificazione urbanistica risulta cruciale in quanto determina sia l'efficacia che l'efficienza delle disposizioni del P.R.N.. Tale rapporto viene infatti affrontato, nelle diverse realtà sia extraregionali che estere, in modo differenziato, a dimostrazione che un'impostazione ottimale e risolutiva non sembra ancora essere stata trovata. La realtà veneta della pianificazione di settore rimane estremamente vincolata e dipendente dalla pianificazione urbanistica e dalle sue procedure, diversamente, p.es., da quella della contermine Provincia di Bolzano, che ne ha sostanzialmente separato le competenze. Compito del nuovo P.R.N. sarà pertanto anche quello di valutare le diverse esperienze operative per verificare l'opportunità di un adeguamento dell'attuale impostazione, eventualmente subordinandola a specifiche modifiche normative, finalizzato soprattutto ad accelerare le tempistiche di attuazione degli ammissibili interventi di adeguamento o potenziamento di piste ed impianti, anche con la possibilità di prevedere iter differenziati per facilitare gli interventi di minor rilievo o di adeguamento di strutture esistenti.

Parallelamente dovrà essere prevista una procedura per il recepimento nella pianificazione urbanistica della disciplina e degli indirizzi del nuovo P.R.N. superando l'inerzia registrata su tale tema con riferimento al P.R.N. vigente.

Disciplina normativa. Compito del nuovo P.R.N. sarà quello di adeguare la sua precedente normativa per tener conto delle variazioni, alcune delle quali fondamentali e critiche, intervenute su aspetti strategici della tematica (cambiamento climatico, fenomeni meteorologici ed idrogeologici, innevamento, deflusso minimo vitale, bacini idrici, numerosità e caratteristiche

dell'utenza, sicurezza, intermodalità, transizione energetica, pianificazione territoriale, paesaggio, ecc.); in particolare potranno essere segnalate le problematiche non risolubili all'interno della normativa del Piano e che richiedono un successivo intervento del legislatore.

Per quanto concerne invece le criticità già emerse relativamente alla gestione della normativa vigente di Piano si possono fin da subito evidenziare:

- procedure: a un decennio di distanza dall'approvazione del precedente PRN si è verificato che le procedure richieste dalla normativa o comunque in uso per la gestione di strutture, piste ed impianti del demanio sciabile comportano in molte fattispecie appesantimenti e tempistiche che è necessario migliorare. A partire da un adeguato aggiornamento ed informatizzazione dello stato di fatto si potranno valutare eventuali proposte da sviluppare in occasione della revisione/aggiornamento normativo della legge regionale n. 21/2008;
- caratterizzazione: con riferimento all'impiantistica, sarà opportuno affrontare l'adeguamento alla normativa nazionale e comunitaria in tema di differenziazione, sia dal punto di vista tecnico/funzionale che, conseguentemente, amministrativo, fra autorizzazione e concessione, ancora non adeguatamente definito dal PRN;
- strutture accessorie: la definizione puntuale delle strutture cosiddette "accessorie" agli impianti insediabili in area di demanio sciabile, definendone caratteristiche e funzioni superando le incertezze indotte dalla norma vigente, come meglio descritto al successivo paragrafo;
- integrazione: il tema dell'associazione della mobilità turistica invernale con

- quella estiva e della mobilità sportiva con quella turistica, oltre che della compatibilità fra usi promiscui, quali quelli che coinvolgono lo sci e le discipline bike;
- usi Civici: il coordinamento con l'attuale disciplina degli usi civici (L.R. 31/1994) per quanto riguarda le procedure di cambio di destinazione d'uso (tenendo conto che, in particolare per le piste, è generalmente solo stagionale e reversibile);
 - Regole: all'art.61 delle NTA del PTRC viene riconosciuto il valore delle terre di uso civico e proprietà collettive. A tal riguardo la L.R. 26/1996 disciplina tale

- materia;
- specificità: il puntuale inquadramento delle competenze e dell'ambito di applicazione del PRN in rapporto alle varie tipologie di impianti a fune, comprendenti anche impianti di mobilità urbana non collegati al demanio sciabile o a circuiti turistici montani;
 - sicurezza: la revisione della normativa in adeguamento al recente D.lgs. 40/2021.
- Altre tematiche potranno emergere nelle fasi concertative in particolare con gli Enti Istituzionali ed i principali stakeholder, ad alcuni dei quali sono delegate importanti funzioni gestionali.

3.5 Infrastrutture complementari a piste e impianti

La Regione del Veneto, con la legge regionale n. 21 del 21 novembre 2008 "Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve", ha inteso disciplinare la realizzazione e l'esercizio degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato, nonché della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve. La L.R. n. 21/2008 ha inteso inoltre provvedere a disciplinare la realizzazione delle infrastrutture complementari ed accessorie agli impianti, alle piste ed ai sistemi di innevamento programmato.

Per quanto attiene alle infrastrutture complementari ed accessorie agli impianti, alle piste ed ai sistemi di innevamento programmato, la normativa regionale, all'art. 2, lettera h bis), ha posto in capo alla Regione la definizione dei criteri per l'individuazione delle infrastrutture complementari ed accessorie agli impianti,

alle piste ed ai sistemi di innevamento programmato e all'art. 3, lettera d), in capo alla Provincia l'autorizzazione alla realizzazione delle infrastrutture complementari ed accessorie agli impianti, alle piste ed ai sistemi di innevamento programmato.

Tra le finalità del Piano Regionale Neve (PRN) approvato nel 2013, e che rappresenta il piano di settore del sistema impianti e piste delle aree sciabili del Veneto, la Regione si è data quella di razionalizzare la realizzazione degli impianti e delle piste, nonché delle infrastrutture complementari ed accessorie.

Tuttavia, ad oggi le infrastrutture complementari ed accessorie agli impianti, alle piste non sono ancora giunte ad una puntuale definizione, con la conseguente ricaduta di possibili diversificate interpretazioni da parte delle Amministrazioni provinciali competenti in materia di autorizzazioni alla realizzazione delle infrastrutture di cui trattasi.

L'argomento necessita ora più che mai di essere normato, al fine di uniformare

l'interpretazione di tali infrastrutture (complementari ed accessorie) nel territorio regionale, per orientare gli Enti nella loro individuazione e localizzazione, fornendo i criteri generali e specifici per la loro localizzazione senza stabilire valori dimensionali, demandando tali aspetti agli enti preposti.

In continuità con gli obiettivi del presente Piano Regionale Neve, l'approccio alla definizione dei criteri di tali infrastrutture è

sarà quello di tener conto della possibilità di offrire più servizi ai fruitori degli impianti, in un'ottica di multi stagionalità delle impianti medesimi, per consentire una maggior apertura e utilizzo degli stessi con nuove attività ricreative/sportive, ma sempre con una attenzione alla tutela dell'ambiente, del paesaggio, alle specificità dei territori, al fine di evitare profonde alterazioni a carico degli ambienti naturalistici.

III PROGETTO



III - PROGETTO

4.0 ARTICOLAZIONE DEL PIANO

La strategia del nuovo P.R.N. non può che mutuare, alla sua scala tematica, quella più complessiva del PRT della quale il Piano Neve è un'articolazione settoriale. Con il progressivo sviluppo e l'integrazione fisica, informatica e social della rete dei trasporti, ciascun settore tematico diventa sempre più connesso con i suoi complementari che, per il P.R.N., sono i tradizionali settori del trasporto privato e del TPL oltre che, oggi, il settore della mobilità ciclistica e del suo piano, il PRMC, in via di approvazione.

All'interno di questa impostazione il P.R.N. esprime una sua propria "vision" basata su macro-obiettivi, riferiti a ciascuno dei quattro ambiti funzionali che ne costituiscono il quadro di intervento (demanio sciabile, ambiente, contesto territoriale, contesto gestionale).

I macro-obiettivi si sviluppano a loro volta con un articolato set di successive "azioni" ed "indicazioni" che rappresenteranno la struttura operativa del nuovo Piano.



4.1 Vision

I parametri strategici entro i quali dev'essere definita la vision del nuovo Piano sono quelli individuati nel precedente capitolo 3, riconducibili ai valori della Sostenibilità, di un'evoluzione compatibile con il Cambiamento Climatico, del rispetto dei Piani e Programmi di livello sovraordinato; su di essi sono impostate le valenze di carattere ambientale, sociale ed economico che indirizzeranno le azioni operative del P.R.N..

Su tali basi è costruita la "vision" del P.R.N., identificarsi cioè come uno **strumento regolatore settoriale, all'interno di una moderna rete di mobilità sostenibile, finalizzato a consentire, in ogni stagione ed ai diversi utenti, turisti o residenti, transito e godimento di un luogo speciale, qual è la montagna, nel rispetto della sua fragilità e nel sostegno della sua popolazione.**

Questa "vision" delinea pertanto uno

scenario decennale proiettato verso:

- un'evoluzione dell'attuale sistema della mobilità specialistica dello sci verso una trasformazione in sistema polifunzionale e pluristagionale di mobilità di alta quota a servizio del comparto dello sci, dell'escursionismo, del turismo sportivo, della ciclabilità, del trasporto di connessione intervallivo, ma anche della possibile fruizione per categorie attualmente escluse (anziani, bambini, famiglie, persone con disabilità);
- un'integrazione spinta con gli altri sistemi di mobilità territoriale al fine di valorizzarne le specifiche caratteristiche quale elemento peculiare della rete complessiva di mobilità, in particolare nel territorio montano o in aree di valenza naturalistica e paesaggistica, anche in alternativa a sistemi di mobilità a maggior impatto;
- l'integrazione con la rete della mobilità turistica, escursionistica, ciclabile in quota quale servizio di ricucitura con i servizi vallivi (alloggio, ristorazione, socialità ecc.) riducendo la pressione per nuovi insediamenti turistici (rifugi e alberghi in quota) a favore del sostegno alle economie locali esistenti ed alla rivitalizzazione dei centri montani minori;
- lo sviluppo dell'interazione fra domanda ed offerta turistica (utenza sia invernale che estiva e servizi turistici di alloggio, ristorazione, commercio, mobilità) per ottimizzare le risorse disponibili orientando in tempo reale i flussi verso le soluzioni più idonee. Le nuove tecnologie informatiche e di trasmissione dovranno consentire di adeguare la domanda all'offerta invece del contrario, contribuendo ad ottimizzare l'efficienza degli asset esistenti piuttosto che caricare un territorio di estrema fragilità creando nuove offerte sovradimensionate. Il territorio montano non va considerato luogo disponibile per un'offerta indifferenziata ma pregiato per un'offerta di qualità, intesa come esperienza di vita, conoscenza e fruizione di un paesaggio straordinario.

La vision si integra completamente con quel Veneto delle opportunità, sostenibile, fruibile, inclusivo, connesso e competitivo verso il quale tende la pianificazione



regionale della mobilità.

Il processo di pianificazione del nuovo Piano, a partire dai tre parametri strategici già citati precede alla definizione di ambiti funzionali per ciascuno dei quali viene previsto un unico macro-obiettivo settoriale da perseguire

attraverso un ventaglio di singole azioni (se pertinenti direttamente al Piano) o indicazioni (se delegate a soggetti, procedimenti, momenti, diversi o successivi), come meglio dettagliato nei successivi paragrafi.

4.2 Ambiti e Macroobiettivi

Il P.R.N. identifica quattro ambiti funzionali entro i quali operare ed indirizzare la propria progettualità; si tratta di:

- ambito del demanio sciabile di diretta operatività del Piano, rappresentato dalle aree entro le quali si collocano impianti di risalita, piste da sci, spazi di servizio primario o ricreativo dedicati allo sci, oltre a quelle riservate ai collegamenti ed arroccamenti anche non direttamente funzionali alla pratica dello sci;
- ambito dell'ambiente, pregiato e fragile spazio naturale nel quale intervengono l'insieme delle strutture e delle azioni connesse al demanio sciabile ed ai collegamenti;
- sistema territoriale, inteso come ambito funzionale di supporto e servizio al demanio sciabile rappresentato dalla mobilità di accesso, dalla dotazione di alloggi, ristorazione, servizi sociali e culturali, infrastrutture di approvvigionamento, smaltimento, depurazione delle acque, energia ecc.; in sostanza il territorio antropizzato di contorno, servizio e supporto al demanio;

ambito della gestione, relativo all'apparato normativo, alle tecnologie dell'informazione e dell'innovazione, alle procedure ed usi che governano o partecipano alle funzioni del demanio sciabile e dei collegamenti.

Per ogni ambito lo specifico macro-obiettivo, da concretizzare con opportune "azioni" ed "indicazioni" (descritte nel successivo paragrafo), è identificato come di seguito:

- per il settore di stretta competenza, il "demanio sciabile", **favorire la resilienza del sistema complessivo nell'ottica della mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.**

Le problematiche connesse al cambiamento climatico, la necessità di evolversi verso forme di rinnovamento e gestione improntate ad un forte carattere di sostenibilità, le difficoltà relative all'approvvigionamento ed uso di energia ed acqua, le necessità di innovazione ed evoluzione del proprio modello di sviluppo per tener conto di tutte le stagioni sono tutte sfide che il sistema degli impianti a fune dovrà affrontare nel prossimo decennio di validità del P.R.N., e sulle quali esso, nell'ambito delle proprie competenze, dovrà impostare le conseguenti strategie.

Nel sistema complessivo vanno ricompresi prioritariamente gli ambiti del demanio sciabile, ma vanno comunque inseriti in tale dizione anche i più ampi ambiti territoriali che possono fare riferimento a nuovi collegamenti (o arroccamenti); in questo caso la resilienza va riferita ai territori montani – ad ai loro centri urbani ed economie – che di questi collegamenti potranno beneficiare; quale strumento di adattamento climatico il PRN prevederà uno specifico capitolo rivolto all'adattamento ai cambiamenti climatici (invasi, innevamento, ecc);

- per quanto concerne l'ambiente, l'obiettivo è la **tutela, riqualificazione e del rigenerazione dell'ambiente e del paesaggio anche con razionalizzazione dei demani.**

L'obiettivo è rivolto ad azioni da porre in atto per impianti e piste dismessi o in disuso, ma anche per quelli in uso. Inoltre, la tutela degli aspetti più strettamente

che agli interventi di ripristino ambientale conseguenti alla dismissione di strutture e impianti. E' ovvio che tali attenzioni siano rivolte principalmente dal P.R.N. al proprio settore di intervento (demanio sciabile e collegamenti) ma, sotto forma di indicazione, tali tematiche vanno estese al territorio ed ai nuclei urbani circostanti, che dello sci e degli impianti di risalita rappresentano il contesto funzionale, a



ambientali e naturalistici va applicata non solo agli ambiti di maggior valore perimetrati ai sensi di "Natura 2000" (S.I.C. e Z.P.S.) e secondo le disposizioni ivi vigenti, ma anche nelle aree del demanio sciabile esterne ad essi, dal momento che sono comunque localizzate in ambiti di fragilità. Congiuntamente un'attenzione particolare va riservata anche alla tutela degli aspetti di carattere paesaggistico che spesso in passato hanno dovuto soccombere al criterio della funzionalità di impianti e volumi, tecnici o meno, e ciò sia con riferimento alle strutture operative

cominciare dalle stazioni di partenza degli impianti.

Un primo risultato di questa nuova attenzione alle tutele ambientali e paesaggistiche potrà essere ottenuto con la revisione dei perimetri degli attuali demani sciabili, riportandoli entro ambiti più corrispondenti all'attuale effettivo utilizzo o ad una concreta e sostenibile progettualità. Si è verificato infatti che la nuova progettualità, nel decennio scorso, ha riguardato solo per una minima percentuale la realizzazione di nuovi impianti, mentre si è tradotta molto

- spesso in rifacimenti /potenziamenti di impianti esistenti; sembra quindi sensato - tanto più tenendo conto della prevista dinamica del settore - ipotizzare una revisione in riduzione degli ambiti territoriali riscontrabili nel vigente P.R.N.;
- riguardo all'ambito funzionale relativo al sistema territoriale di contesto, l'obiettivo è di **adeguare le relazioni con le strutture di servizio/supporto e valorizzare l'integrazione con il sistema della mobilità ampliando la stagionalità.**

Se caratteristiche del paesaggio, dell'ambiente, dell'impiantistica e delle piste venete sono competitive e spesso vincenti rispetto alle stazioni concorrenti, non altrettanto può dirsi delle strutture di servizio e di supporto al mondo dello sci e dell'impiantistica montana; si tratta della qualità della ricettività, del commercio, dei servizi alla persona, della mobilità, in sostanza tutto ciò che rappresenta il background del mondo sportivo ed escursionistico della montagna. Scontate le poche e ben riconoscibili eccezioni, vi è infatti la necessità di procedere ad uno sforzo importante nell'adeguamento della rete di mobilità e nelle caratteristiche, qualità e funzioni dei centri vallivi.

La ricerca di una moderna dotazione di servizi, adeguata all'offerta della concorrenza, non deve tuttavia scadere nell'omologazione delle varie stazioni ma anzi nella possibilità di valorizzarne le loro diverse peculiarità che, sia ambientali e paesaggistiche che gastronomiche o culturali, evidenziano straordinari esempi in tutto l'arco della montagna veneta. Il P.R.N. metterà in luce, rispetto a questa situazione, alcune tematiche non di diretta competenza ma comunque

funzionali ad una maggiore efficienza e qualità dell'offerta di settore tenendo conto che, in prospettiva, un loro mancato adeguamento nelle località sottodotate potrebbe rappresentare un elemento preclusivo all'ammissibilità di sviluppi e adeguamenti dell'esistente rete di impianti e piste;

- per l'ambito funzionale della gestione l'obiettivo del P.R.N. è di **promuovere l'innovazione.**

A fronte delle problematiche del cambiamento climatico, risparmio energetico, tutela dell'ambiente, l'innovazione può rappresentare uno strumento determinante non solo per la tenuta del settore ma anche per la sua evoluzione secondo un nuovo modello di sviluppo pluristagionale e pluri-funzionale in grado di ottimizzarne le caratteristiche. L'innovazione dovrà naturalmente essere perseguita in tutti i vari ambiti e da tutti i soggetti che sono cointeressati o coinvolti dal P.R.N., in primis le istituzioni pubbliche. Anche in questo caso il P.R.N. dovrà limitarsi ad offrire delle indicazioni operative, solo alcune delle quali potranno essere riprese direttamente in eventuale variazione della normativa e delle procedure di settore, mentre per la gran parte, in tema di gestione ed innovazione, tali indicazioni rivolte al mondo economico ed amministrativo potranno essere implementate discrezionalmente solo da parte dei relativi soggetti.

5.0 AZIONI E INDICAZIONI DI PROGETTO

I macrobiettivi vengono concretizzati sia in “azioni”, cioè interventi di diretto riferimento o competenza del nuovo P.R.N., sia in “indicazioni”, che rappresentano indirizzi operativi per strumentazioni di competenze e tematiche diverse quali la pianificazione urbanistica, i piani del traffico, la disciplina e/o le procedure normative ecc.

“Azioni” e “Indicazioni” vengono sinteticamente illustrate nei paragrafi seguenti raggruppate ciascuna in 2 categorie:

- per le “azioni” una categoria (A) relativa agli interventi direttamente cogenti a livello normativo o cartografico del nuovo P.R.N. ed una categoria (B) rivolta a quelli di essi che hanno un più diretta corrispondenza con le tematiche e le tutele di carattere ambientale;
- per le “indicazioni” una specifica categoria (C) riferita all’entroterra delle diverse stazioni, e quindi in particolare all’ impianto urbano, all’accessibilità, alla struttura economica e di servizio del sistema territoriale di riferimento, alla rete intermodale di collegamento e supporto, ed una seconda categoria (D) relativa ai possibili interventi migliorativi nelle tematiche di carattere normativo ed amministrativo.

Sia le “azioni” che le “indicazioni” trovano diretta corrispondenza con almeno 10 dei 17 SDGs (Sustainable Development Goals) dell’“Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile” come richiamati in testa a ciascun successivo paragrafo.



5.1 Azioni operative di settore (A)



Le azioni del nuovo P.R.N. più direttamente pertinenti alle finalità operative del piano sono state individuate in:

A1 – CONTENIMENTO - Ricondurre i demani e sub-demani sciabili dello stato di fatto (vigente PRN 2013) entro ambiti essenziali e funzionali eliminando quanto non prioritario.

A tal fine si ritiene opportuna una loro ripermetrazione/revisione al fine di ricondurli entro ambiti e dimensioni più coerenti con conseguente “svincolo” dal possibile uso impiantistico/sciistico di ampie superfici attualmente in gran parte boscate, a tutela della loro naturalità.

A2 ADEGUAMENTO/AMMODERNAMENTO - Favorire adeguamento e ammodernamento funzionale ed impiantistico degli ambiti esistenti, anche come occasione di riqualificazione ambientale dei relativi contesti territoriali, per fronteggiare l'evoluzione della domanda e favorire l'efficienza della gestione. A fronte di una riduzione degli ambiti dei demaniali sciabili vanno previste - nel rispetto del sistema dei vincoli - tutti quegli interventi di ammodernamento delle strutture esistenti coerenti con l'obiettivo, ma anche la reale possibilità, di un miglioramento del servizio offerto agli utenti e, congiuntamente, della redditività d'impresa per le società del settore. Si tratterà pertanto di favorire la sostituzione dell'impiantistica esistente secondo i migliori dettami tecnici (anche con rilocalizzazione o aggregazione funzionale di

più impianti), ma anche di realizzazione di nuovi impianti, sostitutivi, integrativi o di collegamento degli esistenti, nel rispetto della L.R. 14/2017 sulla riduzione del consumo del suolo. Ciò sia per quanto riguarda l'impiantistica ma anche, naturalmente, le aree sciabili.

A3 COERENZA CON CLIMATE CHANGE - Prevedere adeguamenti e sviluppi al sistema impiantistico-gestionale coerenti con il trend del cambiamento climatico (tematiche dell'innervamento e della disponibilità idrica). Il cambiamento climatico è diventato ormai una variabile indipendente decisiva che condiziona completamente assetto e sviluppo del settore impiantistico, in particolare, ovviamente, per quanto concerne la stagione invernale. Il progressivo aumento delle temperature, e conseguentemente della quota dello zero termico, e delle altre connesse manifestazioni dell'alterazione climatica (riduzione della piovosità alle quote minori, riduzione della stagione invernale, crescita dei fenomeni temporaleschi estremi ecc.) da un lato costringe l'intero settore a rapide politiche di adattamento sia impiantistico che gestionale, dall'altro richiede un ripensamento complessivo delle relative politiche mirato sul medio/lungo periodo. La valutazione dell'evoluzione climatica rappresenta un elemento centrale nella definizione dei futuri scenari del settore e, conseguentemente, delle politiche di piano da impostare nel nuovo P.R.N..

Le necessità derivanti dai cambiamenti climatici e dal conseguente innalzamento della LAN – Linea di Affidabilità della Neve costituiranno un riferimento essenziale per gli interventi di cui alle precedenti azioni A1 ed A2 di razionalizzazione degli ambiti dei demani e sub demani sciabili.

A4 DIVERSIFICAZIONE FUNZIONALE -

Favorire la riqualificazione e integrazione della rete impiantistica invernale con i segmenti del turismo estivo, cicloturismo, percorsi tematici, di visitazione, sportivo di nicchia. L'evoluzione maggiore del settore, rispetto al precedente P.R.N., è sicuramente rappresentata dalla multistagionalità con forte crescita della domanda estiva ed ampio utilizzo di impianti e piste da parte, accanto al tradizionale segmento – peraltro in crescita – del turismo escursionistico, dei nuovi e vari segmenti del bike (mountain bike, cross country, granfondo, downhill, ma attualmente soprattutto la e-bike). La diversificazione stagionale rappresenta per le imprese del settore un'essenziale possibilità per sopperire, almeno in parte, alle crescenti criticità del mercato invernale. L'evoluzione della domanda turistica investe tutto il segmento montagna creando la necessità di un ripensamento globale delle sue infrastrutture ed in particolare, nel nostro caso, un ammagliamento della rete impiantistica con itinerari, percorsi, sentieri e tracciati nelle molteplici aree dell'escursionismo, della visitazione con finalità didattiche, ambientali, storico-culturali, gastronomiche, sportive ecc. In risposta a tale evoluzione il nuovo P.R.N. dovrà rapportarsi con la maglia di tali percorsi, dei servizi ad essi funzionali, e con il sistema della mobilità di cui al successivo punto, con una particolare connessione al PRMC e la sua previsione di “una rete ciclabile regionale, integrata e interconnessa con le

reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità di trasporto”. A questo proposito va segnalata la necessità di differenziare gli itinerari secondo utilizzi compatibili al fine di evitare promiscuità, incidenti e compromissione delle qualità peculiari dei singoli tracciati.

A5 COERENZA CON SISTEMA TRASPORTI -

Integrare il P.R.N. nell'ambito della mobilità sostenibile, del trasporto pubblico locale (TPL) e nello sviluppo complessivo, anche interregionale, della rete trasportistica. Ai fini di una efficiente integrazione complessiva del sistema della mobilità si rende opportuno che il nuovo P.R.N. si rapporti e verifichi la coerenza con la pianificazione di settore, sia il P.R.N. che il redigendo PRMC, oltre che con la rete locale del TPL che dovrebbe rappresentare il segmento finale di accesso ai maggiori punti di carico evidenziando eventuali criticità o proposte che possano ottimizzare i flussi della domanda,

A6 RIDUZIONE TRASPORTO PRIVATO -

Proporre collegamenti fra ambiti maggiori coerenti con la riduzione del trasporto privato e con lo sviluppo del trasporto turistico – sportivo. Da tempo il rapporto sci/mobilità/cambiamento climatico è stato identificato come un fattore critico in tutta l'area alpina. Nell'ottica di una riduzione delle forme di inquinamento da parte del traffico veicolare privato, oltre a quanto visto al punto precedente, verranno valutate anche le richieste/possibilità di collegamento fra ambiti sciistici al fine di considerarne non solo l'efficacia dal punto di vista impiantistico ma anche per quanto concerne la concentrazione dei flussi di mobilità riducendone la dispersione sul territorio. Nella tematica dei collegamenti si potrà tener conto anche di eventuali interventi che travalichino l'aspetto turistico-sportivo ed evidenzino

caratteristiche di utilità sociale quali collegamenti a fini di studio, lavoro ecc.

A7 COLLEGAMENTO AMBITI MINORI - Proporre collegamenti tra ambiti sciistici isolati solo qualora paesaggisticamente, ambientalmente e gestionalmente sostenibili e perseguire funzionalità di sistema per il turismo estivo e infra-stagionale. Gli ambiti sciistici isolati di piccolo/medio taglio operano normalmente in virtù di qualche specifica specializzazione o qualità (maggior vicinanza ai centri urbani maggiori, tipologia dell’offerta rivolta a target specifici quali scuole-sci, peculiarità paesaggistica ecc.). Quando la specializzazione, per intervenute variazioni nelle caratteristiche della domanda, variazioni climatiche per le stazioni a bassa quota, concorrenza delle stazioni maggiori, non riesce più a garantire, o rende difficoltoso, il proseguimento dell’attività, una possibile opzione può essere ricercata nel collegamento con altre vicine stazioni. Naturalmente tanto minore è la stazione in difficoltà tanto maggiore dovrà essere l’attenzione – fatti naturalmente salvi tutti gli aspetti ambientali e paesaggistici – per non rendere diseconomico l’intervento che

potrebbe essere sostituito con una modifica della tipologia di offerta e del target originale di utenza.

A8 COLLEGAMENTI INTERREGIONALI – Valutare ipotesi di collegamenti interregionali. L’azione è finalizzata a verificare e consentire la coerenza con gli strumenti di pianificazione delle regioni/province contermini come auspicato dallo stesso PRT che evidenzia come le strategie di piano debbano concorrere *“allo sviluppo di quei sistemi di mobilità interregionale in relazione agli effetti diretti che esercitano nelle aree di confine, tradizionalmente più penalizzate rispetto alla concentrazione degli investimenti sui nodi principali.”*

I potenziali snodi di collegamento (sci alpino, sci nordico o essi funzionali) sono relativi alla Provincia di Bolzano e alla Provincia di Trento; le corrispondenze, congruità, possibilità o necessità di tali collegamenti saranno verificate in sinergia con le contermini regioni/province autonome interessate, anche con riferimento ad eventuali opportunità di allineamento della strumentazione operativa e normativa.

5.2 Azioni di tutela delle invariati ambientali (B)



B1 HABITAT – Conservare e potenziare la funzionalità degli habitat e salvaguardare i corridoi ecologici. Solo un terzo dei demani sciabili ricade entro i perimetri SIC e ZPS di Natura 2000, risultando quindi soggetto alla specifica disciplina di tutela ambientale. La maggioranza degli ambiti di demanio sciabile

è tuttavia esclusa da tali perimetrazioni pur essendo probabile un loro almeno parziale interessamento di aree di aree di valenza ambientale anche a seguito dell’individuazione da parte dei nuovi Piani di Assetto Territoriale di specificità naturalistiche quali corridoi ecologici, biotopi,

isole di elevata naturalità ecc. Conservare e potenziare la funzionalità degli habitat e salvaguardare le emergenze naturalistiche, in particolare grazie alle indicazioni dello studio V.A.S./VInCA, rappresenta pertanto un elemento essenziale nella pianificazione del nuovo P.R.N. in tema di tutela ambientale.

B2 AMBITI NATURALISTICI - Valutare limitati interventi in aree di valore naturalistico solo qualora privi di alternative e nel rispetto della normativa di tutela. In base a quanto visto al precedente punto, nuovi interventi in aree di valore naturalistico potranno essere considerati solo in casi eccezionali in quanto portatori di soluzioni a situazioni di particolare criticità comunque valutabili in un’ottica di potenziamento ambientale.

B3 RISPARMIO ENERGETICO/RINNOVABILI - Intervenire concretamente sul risparmio energetico e l'utilizzo di fonti rinnovabili di stazioni ed impianti. Risparmio energetico ed utilizzo di fonti rinnovabili sono ormai acquisiti come obiettivi essenziali nella gestione delle stazioni sciistiche, sia per il fabbisogno energetico delle strutture edilizie e degli impianti di risalita che, soprattutto, per i mezzi battipista, motoslitte, macchine operatrici, innevamento programmato. Accanto alle motivazioni di carattere ambientale questo approccio è diventato ormai, con la volatilità dei prezzi dell’energia, un elemento critico essenziale nella gestione aziendale, oltre che una necessità di marketing connesso alla dimostrata preferenza, da parte degli utenti, a stazioni con approccio “green”. Il nuovo P.R.N. potrà intervenire favorendo interventi di riqualificazione o realizzazione di impianti ed opere finalizzati all’indipendenza energetica da fonti fossili e comunque nel rispetto delle valenze paesaggistiche e ambientali.

B4 INNEVAMENTO PROGRAMMATO - Favorire l’innnevamento programmato con l’adozione delle tecnologie più avanzate in materia di risparmio idrico ed energetico e la realizzazione di invasi di raccolta in particolare delle acque meteoriche.

L’innnevamento programmato è stato la soluzione principale, in molti casi unica, per affrontare il cambiamento climatico e la riduzione dell’innnevamento. Gli importanti costi connessi a questa soluzione hanno indubbiamente facilitato le stazioni di dimensione maggiore a scapito di quelle minori per le quali tali spese sono risultate in molti casi insostenibili con la conseguente riduzione delle giornate di apertura degli impianti. Accanto ai costi l’innnevamento programmato comporta tuttavia specifiche problematiche di carattere ambientale quali il consumo d’acqua (normalmente garantito da prelievi idrici autonomi da sorgenti, falde e corsi d’acqua montani già con portate ridotte) e la realizzazione di specifici bacini di raccolta in aree normalmente di importante valore ambientale e paesaggistico. Per tali ragioni questa soluzione potrà essere valutata qualora vengano proposte soluzioni di provata compatibilità ambientale, paesaggistica e di sostenibilità finanziaria nel caso di previsione di innevamento “tecnico” in aree attualmente sprovviste. Tali bacini potranno anche contemperare compatibili funzioni aggiuntive (antincendio, ricreativo ecc.).

B5 COMPATIBILITA' - Adeguare il Piano ai più recenti aggiornamenti normativi e pianificatori in tema di salvaguardia dal rischio geologico, idraulico e valanghivo e dagli eventi climatici estremi. Gli eventi climatici estremi che hanno colpito la montagna veneta e che ormai si rinnovano sempre più frequentemente comportano una rafforzata attenzione alla sicurezza di utenti

ed attrezzature, oltre che dei corridoi viabilistici di accesso ai demani sciabili. Le conseguenze di “Vaia 2018” in termini di disboscamento – ivi compresa la crescente diffusione della moria connessa all’infestazione da *bostrico tipografo* dell’abete rosso – nonché l’adozione di nuove pianificazioni di settore (Piano di Gestione del Rischio Alluvioni) o l’aggiornamento delle esistenti (rischio geologico e valanghivo del Piano di Assetto Idrogeologico) richiedono una puntuale verifica sia delle condizioni relative alle nuove progettualità che di coerenza con le aree e gli impianti esistenti, ivi comprese le tratte viarie di accesso alle stazioni turistiche in esame nelle quali si convogliano, in particolare nel fine settimana, importanti flussi di traffico. Significativa appare anche la verifica, o almeno l’evidenziazione da trasmettere ad altri soggetti competenti, delle criticità che, sul tema del rischio geologico, idraulico e valanghivo, possono essere presenti, al di fuori dello stretto demanio sciabile, in percorsi ed itinerari di sci-alpinismo e escursionismo nei quali sono coinvolti impianti di risalita.

B6 RINATURALIZZAZIONE - Rinaturalizzare e riqualificare gli impianti dismessi e applicare criteri di progettazione improntata alla reversibilità nei nuovi interventi. Strutture, impianti ed aree connesse allo sci sono quasi ovunque localizzati in aree di particolar pregio paesaggistico nelle quali gli interventi rappresentano, per quanto mitigabili o mitigati, un elemento di estraneità quando non di contrasto. Per questa ragione il nuovo P.R.N. potrà favorire, nelle nuove realizzazioni o negli interventi sulle preesistenze, una progettazione improntata prioritariamente alla riqualificazione nonché alla reversibilità ed al riutilizzo; si tratterà di indirizzarsi verso progettazioni che

consentano una flessibilità nell’uso degli spazi rispetto ad evoluzioni delle necessità che potrebbero svilupparsi negli anni di vita del manufatto ma soprattutto nella possibilità di agevole smontaggio delle strutture (con eventuale recupero dei materiali) in caso di cessazione delle sue funzioni. La presenza sul territorio regionale di più casi di stazioni ed impianti dismessi ed abbandonati che rappresentano un significativo vulnus ambientale rendono parallelamente necessario provvedere ad una loro riqualificazione con rinaturalizzazione delle aree di pertinenza, anche con ricorso alle possibilità o premialità già presenti nella normativa regionale quali i “crediti edilizi” di cui alla L.R. 11/2004 valutando contestualmente le condizioni e le garanzie per la tutela dell’Ente pubblico.

B7 PAESAGGIO - Privilegiare il rispetto del paesaggio applicando, ovunque possibile, tecniche di potenziamento e mitigazione paesaggistica. Una parte rilevante degli interventi, sia in termini di volumetrie che di impianti e piste, è realizzata, o prevista, al di sopra dei 1.600 m.slm. o su aree originariamente boscate, ed è pertanto soggetta alla competenza della Soprintendenza ai sensi dell’art. 142 del D. Lgs. 42/2004 “Codice dei beni culturali e del paesaggio”. Sia in questi casi che, vista la qualità del paesaggio nel quale vanno comunque ad essere realizzati, tutti i rimanenti interventi si rende necessaria una particolare attenzione finalizzata alla ricerca delle soluzioni di minor impatto con la predisposizione di tutte le possibili ed opportune soluzioni di mitigazione paesaggistica. Molto spesso queste attenzioni e soluzioni debbono essere ricercate caso per caso con interlocuzioni costose sia in termini di impegno che di tempo con tutti i soggetti coinvolti. Si

renderebbe opportuno poter contare invece su un compendio di “buone pratiche” che possa orientare da subito i principali parametri della fase progettuale potendosi poi concentrare sulle peculiarità di ciascuna fattispecie in esame. Su tale tematica potranno essere proposte metodologie ed interventi, anche da realizzare in momenti differenziati, che possano rappresentare un effettivo ausilio relativamente all’essenziale tematica paesaggistica sia nel caso di nuovi interventi che di adeguamento di situazioni esistenti.

B8 MORFOLOGIA - Rispettare la morfologia dei luoghi e le linee di impluvio limitando le movimentazioni di terreno. La fragilità dei

territori montani, sempre più messa a dura prova da parte dei fenomeni atmosferici connessi al cambiamento climatico, richiede una nuova e rafforzata attenzione al concetto di “prevenzione”. Ciò vale nei confronti degli impianti ed attrezzature esistenti, soggetti a nuovi potenziali rischi magari originariamente non valutati, ma vale ancor più per i nuovi interventi che dovranno essere ammessi solo ove dimostrino il massimo rispetto possibile per la morfologia dei luoghi interessati ed il loro assetto idrogeologico, conformando i progetti alla morfologia del suolo piuttosto che – come spesso è successo anche nel recente passato – la morfologia del suolo alle nuove previsioni progettuali.

5.3 Indicazioni per il contesto urbano e infrastrutturale (C)



C1 MULTISTAGIONALITA' - Integrare l'offerta invernale con altre componenti multi-stagionali e multisettoriali. La riduzione della stagione sciistica a causa del riscaldamento globale (global warming) ed i costi connessi all’innervamento programmato, contestualmente alla riduzione dell’utenze ed all’aumento della sua età media, ha favorito politiche l’avvio di politiche di innovazione ed ammodernamento nell’offerta della varie stazioni con la creazione in particolare di parchi sia invernali che estivi, integrazione degli impianti rispetto alla rete sentieristica e bike, offerta di servizi aggiuntivi ecc.. Questo sforzo, necessario in particolare per i demani minori od a quote più basse, per essere effettivo deve essere coordinato ed accompagnato da una contemporanea

politica turistica sull’intero territorio, a partire dai nuclei urbani di riferimento. E’ necessario pertanto che la pianificazione urbanistica e turistica dei comuni interessati operi uno sforzo per integrarsi con le realtà impiantistiche che non vanno viste - e pianificate - come un addendum settoriale della realtà comunale ma come un elemento ad essa integrato nelle sue molteplici caratteristiche (ambientali, paesaggistiche, economiche, trasportistiche, sociali ecc.).

C2 RE-DESIGN - Favorire progetti di re-design delle stazioni. Le stazioni sciistiche della maggior parte delle aree sciabili presentano un design ed una funzionalità che risentono della loro età di realizzazione individuabile mediamente negli anni '70. Queste realtà

appaiono ormai come non adeguate alle aspettative della moderna utenza e necessitano di una riprogettazione, o comunque di un restyling, che le possa dotare delle funzionalità e dei servizi oggi richiesti. Ciò vale normalmente per le stazioni partenza ma spesso anche per quelle in quota e per entrambe vanno previste tutte le possibilità di intervento, (naturalmente compatibili con le diverse situazioni e con riferimento anche all'azione B6) ed i necessari collegamenti ed integrazione con i contermini servizi e infrastrutture di supporto.

C3 TRASPORTO PRIVATO - Ridurre volume ed emissioni del trasporto privato. In coordinamento con le azioni A5 e A6 le diverse realtà territoriali e competenze (Regione, Province e Comuni) dovranno incentivare politiche ed interventi finalizzati a ridurre i flussi del trasporto privato verso le stazioni di risalita, ed in particolar modo quelli infrazioni di risalita. Ciò sia con la messa a disposizione o il miglioramento della rete del TPL, il "treno delle Dolomiti", la selezione del traffico automobilistico, ove necessario, le integrazioni tariffarie ecc. In parallelo va pianificata e realizzata una rete di percorsi bike che possa garantire e mettere in sicurezza gli utenti, in particolare in corrispondenza della viabilità maggiore così come il sistema delle fermate del TPL da riorganizzare con golfi di fermate dedicate in diretta corrispondenza con la rete terminale degli skibus.

C4 ACCESSIBILITA' - Migliorare l'accessibilità alle piste e agli impianti. Le politiche relative alla riduzione dei flussi dovranno essere accompagnate da un ridisegno e rifunzionalizzazione delle aree di sosta e dell'accessibilità agli impianti che raramente presentano situazioni adeguate, denunciando invece spesso un utilizzo

inadeguato degli spazi disponibili o l'utilizzo di spazi inadeguati o sottodimensionati con interessamento/congestione di aree urbane, parcheggi selvaggi (anche in aree di tutela e/o valenza ambientale e paesaggistica, intralcio alla fluidità del trasporto pubblico e di autolinea. Da verificare, in tali situazioni, anche la possibilità di concentrare a valle degli impianti e dei centri urbani idonei parcheggi scambiatori demandando l'"ultimo miglio" al trasporto pubblico o comunque collettivo prioritariamente con mobilità sostenibile.

C5 CONNESSIONE CON LA COMUNITA' LOCALE - Favorire la tipicizzazione e mantenere l'inclusione nel tessuto socio-economico del contesto. Con gli anni le stazioni sciistiche hanno visto un progressivo processo di omologazione che le ha portate a indifferenziarsi, mentre la riduzione della stazione sciistica invernale e la necessità di allargamento dell'offerta dovrebbero indirizzarle su un versante opposto, quello di specializzazione sulla base della valorizzazione dell'identità locale, sia in termini paesaggistici ed ambientali, che di integrazione esperienziale all'interno delle peculiarità sociali, culturali, gastronomiche ecc. delle diverse località. Così come la morfologia dei luoghi modella piste ed impianti e li rende unici, anche l'esperienza dell'utente o turista deve poter assumere in tutti questi campi delle valenze peculiari, sincere e non artefatte, tali da favorirne la fidelizzazione.

C6 ADATTAMENTO CLIMATICO - Prevedere interventi finalizzati all'adattamento climatico di spazi e strutture a servizio del turismo. Le criticità meteorologiche connesse al cambiamento climatico sono ormai diventate sia un reale problema pratico per la tutela e sicurezza di ospiti e residenti

che un fattore decisionale importante nella dinamica decisionale dei flussi turistici. Per queste ragioni, sia immediatamente pratiche che di prospettive di resilienza e sviluppo, si rende necessario che anche il territorio di riferimento delle stazioni turistiche montane si doti di nuovi “Piani di adattamento climatico”, sulla scorta di quanto sta ormai avvenendo nelle maggiori realtà urbane, come elemento integrato ed essenziale dei Piani d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima (PAESC) che, sebbene numerosi, risentono di un'impostazione ormai superata.

C7 DEPURAZIONE – Migliorare l'efficienza depurativa curandone anche l'inserimento ambientale e paesaggistico. Gli impianti di depurazione, e talvolta anche quelli di approvvigionamento idrico, in molte stazioni turistiche non solo non garantiscono il servizio alla popolazione fluttuante ma spesso neanche alla propria popolazione residente. E' necessario superare questa criticità attraverso una pianificazione coordinata del settore nella quale possano affluire finanziamenti dedicati anche in vista di un possibile incremento dell'utenza nella stagione estiva sia a causa della ricerca di temperature estive più miti sia per lo sviluppo di nuovi segmenti turistici che usufruiscono ora anche delle strutture, piste e impianti, creati per lo sci.

C8 INFRASTRUTTURE DI ACCOGLIENZA, SERVIZIO E TRASPORTO - Adeguare le infrastrutture di servizio del traffico, accessi, parcheggi, TPL ecc.. La ricettività ed i servizi (commercio, artigianato artistico, servizi alla

persona, terziario) sono un fattore determinante nel successo di una stazione turistica e va dimensionato in rapporto alla intensità dei flussi turistici e più in genere alla capacità di carico turistico del territorio di riferimento. In questo senso la pianificazione urbanistica e la capacità amministrativa deve raffrontarsi complessivamente con il settore impiantistico del turismo/sport invernale al fine di coordinare le migliori soluzioni e possibilità di sviluppo dell'intera economia locale. Le possibilità/proposte di assetto progettuale vanno pertanto accolte solo in quanto dimostrino una fattibilità e compatibilità biunivoca e coordinata. In tal senso un'attenzione particolare va rivolta alle infrastrutture del traffico che nelle stazioni turistiche devono sopportare picchi di flusso stagionale per le quali normalmente non sono adeguatamente dimensionate. Ciò comporta disagi ed esternalità negative che si riflettono sia sul traffico locale che sull'efficienza del sistema di accoglienza turistica, con problematiche che possono facilmente diventare elemento di disaffezione a favore della concorrenza. Anche in questo caso le stazioni che presentano serie criticità sono numerose e raramente sono state affrontate con un'adeguata pianificazione, quasi ad addebitare agli impianti ed ai loro immediati intorno la soluzione del problema che invece deve riguardare tutto il sistema insediativo di valle, anche nella prospettiva di coinvolgere maggiormente con un'offerta turistica integrata quanta più utenza degli impianti, in particolare quella oggi “sfuggente” del pendolarismo.

5.4 Indicazioni per il contesto funzionale e amministrativo (D)



D1 CATASTO - Digitalizzazione del catasto degli impianti e delle piste. Risulta necessario consentire la successiva creazione del registro digitale in ambiente “GIS” della superficie sciabile di ogni singola pista e del tracciato di ogni singolo impianto costantemente aggiornati con quanto approvato ed autorizzato e raccordato con il portale cartografico regionale (IDT).

D2 OPERE ACCESSORIE E COMPLEMENTARI - Disciplina delle opere accessorie e complementari. L’esperienza pratica nella gestione del vigente P.R.N. ha evidenziato la necessità di pervenire ad una più precisa ed esaustiva definizione della fattispecie descritta dalla L.R. 21/2008 come “*infrastrutture complementari ed accessorie agli impianti, alle piste ed ai sistemi di innevamento programmato*” come descritto al paragrafo 3.5 “*infrastrutture complementari a piste ed impianti*”.

D3 INCIDENTISTICA - Monitorare l’incidentistica ed intervenire sulle cause (prevenzione e D.lgs. 40/2021). Con il D. Lgs. 40/2021, entrato in vigore l’1/1/2022, è stata abrogata la normativa previgente e sostituita con un testo più organico finalizzato alla sicurezza nelle discipline sportive invernali rivolta sia agli utenti che agli impiantisti. In particolare, l’art. 14 evidenzia gli obblighi dei gestori degli impianti a fornire tutte le necessarie informazioni sull’incidentistica (colmando un’esigenza finora in parte disattesa) tese ad individuare da parte della

Regione le situazioni necessitanti interventi di adeguamento. Trattando dell’obbligo di soccorso, la nuova normativa prevede che “*i gestori sono obbligati a fornire annualmente all’ente regionale competente in materia, l’elenco analitico degli infortuni verificatisi sulle rispettive piste da sci e indicando, ove possibile, la dinamica degli incidenti stessi... Le regioni utilizzano i dati di cui al comma 1 per individuare le piste o i tratti di pista ad elevata frequenza di infortuni, con la possibilità di prescrivere ai gestori di rafforzare le misure di messa in sicurezza delle predette piste e tratti.*”.

Il PRN, a tal fine, potrà valutare soluzioni innovative e tecnologiche.

D4 SEMPLIFICAZIONE - Valutare la semplificazione delle procedure per adeguamenti minori di impianti e piste. Dalla gestione corrente del P.R.N. si è evidenziato che la maggioranza degli interventi richiesti dai gestori riguarda variazioni non sostanziali del sistema delle piste o sostituzione degli impianti esistenti. Tali situazioni dovrebbero prevedere un iter autorizzativo più snello rispetto a quello relativo alle nuove realizzazioni; il piano, quindi, valuterà proposte da sviluppare mediante un aggiornamento della legge in materia che ne individui le specifiche procedure.

Altrettanto complesso, e meritevole di semplificazione, risulta essere anche il tema connesso ai terreni di uso civico (L.R. 31/1994) e regoliero (L.R. 26/1996) qualora l’uso sciistico non ne comprometta per gran

parte dell'anno le originali funzioni pascolive/boschive, rendendo, ove possibile, più snelle le relative procedure in particolare per quanto concerne i necessari rinnovi alle varie scadenze. Anche in tal caso si tratterà di individuare eventuali proposte modificative delle procedure o delle normative di settore.

D5 DIVERSIFICAZIONE – Valutare proposte di modifiche alla vigente L.R. 21/2008 specifiche per la disciplina dello sci nordico. Lo sci da fondo, per caratteristiche delle piste, dei servizi e dell'impiantistica connessi, della pericolosità, dell'impatto ambientale e paesaggistico, presenta una marcata diversità rispetto allo sci da discesa e sembra quindi coerente che le disposizioni che lo riguardano possano essere meno restrittive consentendone, in particolare per comprensori che per quota, innevamento, morfologia ecc. siano più confacenti, una più semplice e diffusa gestione. Anche in questo caso il piano valuterà proposte da sviluppare mediante aggiornamento della legge in materia che individuino le procedure specifiche al fine di semplificare e velocizzare le necessarie procedure.

D6 PIANIFICAZIONE URBANISTICA - Correlazione con la pianificazione urbanistica locale con particolare riferimento a tutela ambientale, paesaggistica, mobilità e servizi. Il P.R.N. vigente prevede all'art. 23 l'adeguamento degli strumenti di pianificazione inferiore (P.A.T./P.A.T.I.) disponendo che *“Gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica di livello inferiore devono adeguarsi entro dodici mesi da quando il P.R.N. acquista efficacia. L'inutile decorso del termine di cui al precedente comma comporta l'applicazione dei poteri sostitutivi di cui all'articolo 30 della L.R. 11/2004.”*. Tali adeguamenti, quando

apportati, si sono quasi ovunque concretizzati in un mero recepimento di perimetrazioni ed articoli normativi, integrando il demanio sciabile (e le sue problematiche) nella pianificazione quasi come un tematismo settoriale avulso dal resto del Piano. Da quanto visto nel precedente “contesto urbano e infrastrutturale (C)”, le tematiche e le interrelazioni con il resto del territorio, a partire dai centri urbani vallivi, sono invece assai stringenti ed interdipendenti e necessitano pertanto di un approccio pianificatorio integrato ed adeguato alle necessità, alle difficoltà, ed alle strategie di sviluppo del settore. Si rende pertanto opportuno che la vigente normativa sul tema non solo venga opportunamente integrata a tal fine ma che, soprattutto, siano più puntualmente disciplinate le caratteristiche dell'adeguamento ed il rispetto di un adeguata tempistica di recepimento.

D7 INNOVAZIONE - Favorire innovazione, digitalizzazione e telematica nell'impiantistica e nella gestione ed indirizzamento dei flussi di utenza. L'innovazione è stata una costante che ha consentito negli anni al settore impiantistico di crescere e mantenere una significativa qualità media dei servizi. Tale innovazione, rivolta in passato soprattutto all'evoluzione impiantistica, deve oggi indirizzarsi verso una digitalizzazione spinta nelle varie attività d'impresa (impianti, innevamento, marketing ecc.) e verso l'utenza, in questo caso sia per quanto concerne l'informazione dettagliata - meglio se in tempo reale - sulle caratteristiche della propria offerta (caratteristiche di piste ed impianti, accessibilità ai diversi servizi, meteo, ecc.) che per un controllo ed indirizzamento ottimale dei flussi già a partire dalle direttrici di accesso o teleprenotazione (p.es. integrazione della bigliettazione). Se esiste tuttavia un ambito di innovazione di

stretta pertinenza delle imprese del settore (nuove offerte di mobilità sulla neve, offerta di realtà aumentata, personalizzazione della vacanza ecc.) un importante sforzo di innovazione va fatto anche dai soggetti operanti, con diverso peso e responsabilità, nel contesto di riferimento. Ci si riferisce ai settori della ricettività, dell'ospitalità, dei servizi pubblici e privati, ricreativo, dei trasporti che devono accompagnare con un progetto complessivo la crescita coordinata dell'intero territorio nel quale le società impiantistiche rappresentano un attrattore turistico ed un volano economico di interesse collettivo. Resta fermo che target irrinunciabile in tutti gli interventi sarà quello di rispettare i criteri dello sviluppo sostenibile.

D8 PIANO PROCESSO - Consentire adeguamenti tempestivi del Piano in funzione dell'evoluzione dei parametri di riferimento.

Il nuovo P.R.N., sulla scorta di quanto emerso dalla gestione del vigente, accanto alla previsione di aggiornamento continuo delle proprie banche dati, prevederà anche delle scadenze di monitoraggio del proprio stato di attuazione e la possibilità di un suo rapido adeguamento in funzione delle necessità, o delle opportunità, conseguenti alle reali dinamiche della domanda e dell'offerta. A tal fine si dovrà, p.es., prevedere una modalità semplificata per l'adeguamento in riduzione dei demani previsti in funzione della dismissione di impianti/piste anche collegati all'evoluzione climatico/ambientale.

IV ATTUAZIONE



IV – PROCEDURA E APPENDICI

6.0 PROCEDURA E APPENDICI

Elemento integrante del Piano è la parallela procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) prevista dalla Direttiva 2001/42/CEE del Parlamento Europeo, concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente, che ha rappresentato un significativo passo in avanti nel contesto del diritto ambientale europeo introducendo per la prima volta il principio della valutazione degli effetti sull'ambiente da applicare non ad un progetto, ma ad uno strumento di pianificazione, mediante una procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.); in particolare la Direttiva richiede la valutazione ambientale “di piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente”.

Di seguito, oltre ad una sintesi della relativa procedura vengono allegati 5 schemi riassuntivi relativi a procedimenti normativi e riferimenti utili nella lettura del presente documento.

6.1 Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.)

La procedura di V.A.S. è definita dal seguente corpo legislativo:

- Dir. 2001/42/CE e relativi allegati;
- D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i.;
- DGR n. 1646 del 07.08.2012;
- DGR n. 1717 del 03.10.2013;
- DGR n. 384 del 25.03.2013;
- DGR n. 545 del 09/05/2022;

A livello nazionale la Direttiva è stata recepita dal D.Lgs. 152/2006 del 3 aprile 2006 “Norme in materia ambientale”, così come modificato dal D.Lgs. 128 del 29 giugno 2010 “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.Lgs. 152/2006 recante norme in materia ambientale” nella Parte Seconda, Titolo II. L'articolo 4, del titolo I, del decreto chiarisce che “la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile”.

L'articolo 6 specifica che sono sottoposti a V.A.S. i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Il comma 2, poi specifica, che va effettuata una valutazione per tutti i piani e i programmi che sono elaborati per la gestione della pianificazione territoriale.

A livello di procedura, il recente D.L. 31 maggio 2021, n. 77, convertito in L. n. 108 del 29.07.2021, ha evidenziato la necessità di semplificare ed agevolare la realizzazione di traguardi e obiettivi stabiliti dal “Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza” introducendo, tra le altre, alcune modifiche della disciplina concernente la Valutazione Ambientale Strategica.

Anche il successivo D.L. n. 152 del 06.11.2021, convertito in L. 233 del 29.12.2021, introducendo ulteriori urgenti misure finalizzate all'accelerazione delle iniziative del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ha drasticamente ridotto i tempi sia di consultazione dei piani e programmi sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica, sia i tempi amministrativi relativi alla fase di istruttoria tecnica per la valutazione e stesura del relativo parere

motivato.

Ne è, pertanto, sopravvenuta la necessità di adeguare quanto disposto dalla D.G.R. n. 791 del 31 marzo 2009, in materia di procedimento amministrativo, alle nuove disposizioni legate alla sburocratizzazione e accelerazione della procedura di V.A.S. introdotte anche con le normative sopra richiamate.

Per tale motivo, l'istituto della V.A.S. risulta oggi disciplinato dalla recente DGR n. 545 del 09/05/2022, recante "Adeguamento delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica a seguito della modifica alla Parte Seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, cd. "Codice Ambiente", apportata dalla L. n. 108 del 29.07.2021 e dal D.L. n. 152 del 06.11.2021 convertito con la Legge 29.12.2021, n. 233" e quindi revoca della D.G.R. 791/2009.

L'allegato A alla DGR 545/2022 fornisce le indicazioni procedurali con cui i vari piani organizzeranno la propria procedura di V.A.S. e all'interno dello stesso sono

definite sinteticamente anche le relative fasi procedurali che interesseranno pure il presente PRN:

- Fase 1 - Elaborazione del Documento Preliminare e del Rapporto Preliminare Ambientale;
- Fase 2 - Consultazione con i soggetti competenti in materia ambientale e parere sul RPA;
- Fase 3 - Elaborazione della proposta di piano e della proposta di Rapporto Ambientale;
- Fase 4 - Adozione;
- Fase 5 - Consultazione e partecipazione;
- Fase 6 - Valutazione del Rapporto Ambientale e degli esiti della consultazione, espressione parere motivato;
- Fase 7 – Approvazione.

In allegato al fascicolo "Rapporto Preliminare Ambientale" è stato predisposto, di concerto con gli uffici regionali, l' "Elenco dei Soggetti Competenti in materia ambientale".

6.2 Appendici

Di seguito vengono proposte le seguenti Appendici al presente documento:

- App. 1 - Sigle e abbreviazioni;
- App. 2 - Principali strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento;
- App. 3 - Quadro normativo e riferimenti;
- App. 4 - Sintesi delle fasi della procedura di approvazione del P.R.N.;
- App. 5 – Bibliografia e sitografia essenziale.

Appendice 1 - Sigle e abbreviazioni

Sigla	Significato
D.Lgs.	Decreto Legislativo
EUSALP	Strategia macro-regionale UE per la Regione Alpina
L.A.N.	Linea di Affidabilità della Neve
L.R.	Legge Regionale
P.A.E.S.C.	Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima
P.A.I.	Piano di Assetto idrogeologico
P.A.T./ P.A.T.I.	Piano di Assetto del Territorio / Intercomunale
P.G.R.A.	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni
P.O.R.	Programma Operativo Regionale
P.R.M.C.	Piano Regionale della Mobilità Ciclistica
P.R.N.	Piano Regionale Neve
P.R.T.	Piano Regionale dei Trasporti
P.S.T.V.	Piano Strategico del Turismo del Veneto
P.T.C.P.	Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali
P.T.R.C.	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
S.D.G.s	Sustainable Development Goals - ONU
S.I.C.	Siti di Interesse Comunitario - siti Natura 2000 ex Direttiva 92/43/CEE "Habitat"
S.R.A.C.C.	Strategia Regionale di Adattamento ai Cambiamenti Climatici
S.R.S.S.	Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile
T.P.L.	Trasporto Pubblico Locale
V.A.S.	Valutazione Ambientale Strategica
V.Inc.A.	Valutazione di Incidenza Ambientale - Direttiva 92/43/CEE "Habitat"
Z.P.S.	Zone di Protezione Speciale - siti Natura 2000 ex Direttiva 79/409/CEE "Uccelli"

Appendice 2 - Principali strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento

Livello	Sigla	Significato
Sovranazionale		Green Deal EU
Sovranazionale		Dolomiti UNESCO
Sovranazionale		ONU - Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile
Sovranazionale	AlpConv	Convenzione delle Alpi
Sovranazionale	EUSALP	EU-Strategy for the Alpine Region
Sovranazionale	S.D.G.s	Sustainable Development Goals ONU
Nazionale	P.A.I.	Piano di Assetto idrogeologico
Nazionale	P.G.R.A.	Piano di Gestione del Rischio Alluvioni
Nazionale	P.N.R.R.	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
Regionale	P.O.R.	Programma Operativo Regionale
Regionale	P.R.M.C.	Piano Regionale della Mobilità Ciclistica
Regionale	P.R.T.	Piano Regionale dei Trasporti
Regionale	P.S.T.V.	Piano Strategico del Turismo del Veneto
Regionale	P.T.R.C.	Piano Territoriale Regionale di Coordinamento
Regionale	S.R.A.C.C.	Strategia Reg. di Adattamento ai Cambiamenti Climatici
Regionale	S.R.S.S.	Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile
Locale	P.A.T./ P.A.T.I.	Piano di Assetto del Territorio / Intercomunale
Locale	P.T.C.P.	Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali

Appendice 3 - Quadro normativo e riferimenti

Fonte	Norma	Settore	Titolo
Europea	Reg.UE 2016/424	<i>Imp. a fune</i>	Regolamento relativo agli impianti a fune
Statale	DM 15.02.69- 08.03.99 Circolari 77/90 - 83/91- 13/06/'90	<i>Imp. a fune</i>	Prescrizioni tecniche speciali per: funicolari aerei e terrestri, funivie bifuni a va e vieni, funivie monofuni ad ammortamento automatico, funivie monofune con collegamento permanente e movimento unidirezionale intermittente
Statale	D.P.R. 753/1980	<i>Trasporto pubblico</i>	Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto
Statale	Parere CFAT 01/10/1992	<i>Imp. a fune</i>	Disp. per pedane mobili per impianti monofuni a collegamento permanente di seggiole
Statale	DM 400/1998	<i>Imp. a fune</i>	Regolamento generale recante norme per le funicolari aeree e terrestri in servizio pubblico destinate al trasporto di persone
Statale	L. 363/2003	<i>Finanziamenti</i>	Norme in materia di sicurezza nella pratica degli sport invernali da discesa e da fondo
Statale	L.40/1999	<i>Finanziamenti</i>	Norme in materia di attività produttive
Statale	D.Lgs 40/2021	<i>Piste da sci Sicurezza</i>	Attuazione dell'articolo 9 della legge 86/2019, recante misure in materia di sicurezza nelle discipline sportive invernali
Statale	DM 172/2021	<i>Imp. a fune</i>	Min. delle infrastrutture e della mobilità sostenibili "Disposizioni e specificazioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone"
Regionale	L.R. 6/1996	<i>Finanziamenti</i>	Legge finanziaria regionale per l'anno 1996 - Istituzione di un fondo di rotazione per il settore del trasporto impianti a fune adibiti a pubblico servizio di trasporto
Regionale	LR 21/2008	<i>Piste da sci Imp. a fune Sicurezza</i>	Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e sicurezza nella pratica degli sport sulla neve
Regionale	DGR 449/2012	<i>Piste da sci Imp. a fune</i>	Criteri e modalità per la tenuta del registro regionale degli impianti e delle piste da sci. Art. 2, comma 1, lettera g) della Legge Regionale 21 novembre 2008, n. 21
Regionale	DGR 913/2012	<i>Piste da sci Imp. a fune</i>	L.R. 21.11.2008 n.21 "Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve". Regime concessorio e autorizzatorio per l'esercizio di impianti e piste da sci
Regionale	DGR 217/2013	<i>Pianificazione Piste da sci Imp. a fune</i>	Piano Regionale Neve: approvazione. Art. 7, comma 3, L.R. 21/2008. Deliberazione/CR n.149 dell'11 dicembre 2012
Regionale	LR 27/2021	<i>Piste da sci Imp. a fune</i>	Disposizioni di adeguamento ordinamentale 2021 in materia di governo del territorio, viabilità, lavori pubblici, appalti, trasporti e ambiente
Regionale	LR 14/2022	<i>Imp. a fune</i>	Modifiche e integrazioni alla L.R. 21 novembre 2008,n.21 "Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve"

Appendice 6 - Sintesi delle fasi della procedura di approvazione del P.R.N.

Progr.	Fase
1	Redazione del Documento Preliminare (D.P.) e del Rapporto Preliminare Ambientale (R.P.A.)
2	Presentazione D.P. e R.P.A. a Enti e stakeholder
3	Adozione di D.P. e R.P.A. (Decreto del Direttore della Direzione Infrastrutture e Trasporti)
4	Pubblicazione di D.P. e R.P.A. sul B.U.R. e sul portale web della Regione Veneto
5	Attivazione della procedura ex art.13 D.Lgs.152/2006 con richiesta di contributi ai soggetti aventi competenza ambientale
6	Incontri divulgativi sul territorio di presentazione di D.P. e R.P.A. e propedeutici alla redazione del Piano e del Rapporto Ambientale (R.A.)
7	Redazione bozza del (P.R.N.)
8	Presentazione bozza del P.R.N. a Enti e stakeholders
9	Adozione con Delibera di Giunta Regionale (DGR)
10	Consultazione e partecipazione ai fini V.A.S.. Pubblicazione della DGR e relativi allegati (P.R.N. e R.A.) sul BUR e sul portale web della Regione Veneto
11	Presentazione osservazioni (45 gg dalla pubblicazione sul BUR)
12	Controdeduzioni alle osservazioni e contributi pervenuti
13	Emissione parere motivato della Commissione Regionale V.A.S.
14	Parere da parte della Seconda Commissione Consiliare della Regione
15	Approvazione definitiva del P.R.N. con Delibera di Giunta Regionale

Appendice 5 – Bibliografia e sitografia essenziale

- O.N.U. “*Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile*” (2015). Available online <https://unric.org/it/agenda-2030/>
- Skipass Panorama Turismo, Modena Fiere - JFC (2022) “*Skipass Panorama Turismo – Situazione congiunturale montagna bianca italiana. Inverno 2021-2022*”
- C.N.R./I.R.R.I.S. “*Rapporto sul Turismo Italiano – XXIV edizione*” – C.N.R. Edizioni, Roma 2020”
- Vanat, L. (2022). 2022 “*International Report on Snow & Mountain Tourism*”. Available online <http://www.vanat.ch>
- <https://www.alpconv.org/it/home/>
- <https://www.consilium.europa.eu/it/policies/green-deal/>
- <https://www.alpine-region.eu/>
- <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptrc-2020>
- <https://www.regione.veneto.it/web/ptrc/ptcp>
- <https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/piano-regionale-trasporti>
- <https://www.skiresort.info>