

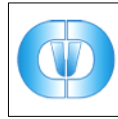
REGIONE PIEMONTE



PROVINCIA DI VERCELLI



COMUNITA' MONTANA
VALSESIA



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA E ARTIGIANATO
E AGRICOLTURA



COMUNE DI ALAGNA
VALSESIA



COMUNE DI SCOPELLO



MONTEROSA 2000 S.p.A.

COMPLETAMENTO DEL SISTEMA SCIISTICO DELLA VALSESIA

AGGIORNAMENTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA
SIGLATO IL 14 NOVEMBRE 2006

TITOLO ELABORATO

Adeguamento e potenziamento del sistema di impianti a fune "Cimalegna-Passo dei Salati"
Seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico "Cimalegna"
Progetto definitivo

RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA DI PRESENTAZIONE DELL'INTERVENTO

ELABORATO n°	SCALA	DATA	REDATTO	Studio Territorium
D.1.a		APRILE 2017	CONTROLLATO	
			APPROVATO	C.Francione
NOME FILE	D.1.a Relazione tecnico illustrativa			
REVISIONE N°	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE E RIFERIMENTI DOCUMENTI SOSTITUTIVI		

PROGETTISTA



DOPPELMAYR ITALIA srl
Zona Industriale 14
I-39011 Lana (BZ)

Dott. ing. Siegfried LADURNER

IN COLLABORAZIONE CON:

Dott. for. Lorenzo POZZO
Fraz. Ferrero 4 - Trivero (BI)

studio associato



TRIVERO (13835) BI - Centro Zegna - via G. Marconi 32/a, tel. e fax 015/75024
www.territorium.it studio@territorium.it

Dott. geol. Barbara LOI
Piazza Mazzini 23 - Borriana (BI)

1 PREMESSA

La Società Monterosa 2000 S.p.A. è stata costituita nel 1996 per contribuire al rilancio e all'ammodernamento della stazione sciistica di Alagna Valsesia, che stava vivendo un momento di fortissima crisi legata alla necessità di rinnovamento degli impianti e del comprensorio. La compagine societaria è pubblica e i soci principali sono la Comunità Montana Valsesia e la Finpiemonte Partecipazioni S.p.A., per conto della Regione Piemonte.

Il presente progetto si inserisce nel quadro dei nuovi investimenti che la Società Monterosa 2000 S.p.A. ha in animo per completare il processo di perfezionamento del comprensorio Monterosa ski sul versante piemontese di Alagna Valsesia, ovvero il cosiddetto Progetto Monterosa.

Il Progetto Monterosa ha avuto origine con un Protocollo di Intesa firmato fra i Presidenti della Regione Piemonte e della Regione Valle d'Aosta, il quale prevedeva la realizzazione del collegamento intervallivo tramite impianti a fune e relative opere connesse fra Alagna Valsesia (VC) e Gressoney L.T. (AO).

Sul versante di Alagna Valsesia sono state realizzate nel corso dell'anno 2000 una telecabina denominata "Alagna – Pianalunga" e una seggiovia ad ammortamento fisso denominata "Pianalunga – Bocchetta delle Pisse". Fra l'anno 2003 e il 2004 è stato invece costruito l'impianto funiviario Funifor "Pianalunga – Cimalegna – Passo dei Salati" che ha sancito la chiusura del percorso tramite fune fra il Piemonte e la Valle d'Aosta attraverso il Passo dei Salati.

Parallelamente sono state completate alcune opere connesse agli impianti funiviari appena citati. In particolare è stata realizzata una nuova pista da sci nel Vallone d'Olen e altre due nuovi tracciati sull'Altopiano di Cimalegna.

Nella zona bassa del comprensorio, è stata sistemata la pista da sci esistente da Pianalunga fino all'abitato di Alagna Valsesia ed è stato installato un nuovo impianto di innevamento artificiale che si estende da Bocchetta delle Pisse fino ad Alagna, per il quale sono stati anche costruiti due serbatoi interrati in calcestruzzo per lo stoccaggio dell'acqua. A tale impianto si è di seguito aggiunta la rete di innevamento artificiale che copre la pista dal passo dei Salati fino a Pianalunga, alimentata grazie al serbatoio interrato costruito al Passo dei Salati.

Per quanto concerne l'assetto complessivo del comprensorio sul versante di Alagna Valsesia, l'anno 2005 ha visto il raggiungimento della fine della vita tecnica per l'impianto di cestovia "Balma" che consentiva la risalita alla Bocchetta delle Pisse degli sciatori che percorrevano il tracciato, analogamente denominato "Balma", provenendo da Punta Indren.

La funivia bifune "Bocchetta delle Pisse – Punta Indren" ha invece raggiunto la scadenza della revisione generale quarantennale nell'aprile 2005, ma ha usufruito di una proroga all'esercizio pubblico fino al 29 aprile 2007.

Allo stato attuale quindi, il Vallone di Bors non risulta ulteriormente alimentato dalla vecchia funivia di Punta Indren, mentre all'altezza dell'Alpe Balma non esiste più un sistema di recupero degli sciatori verso la Bocchetta delle Pisse e quindi verso il Vallone d'Olen.

Il Vallone d'Olen appare invece servito nel suo complesso dagli impianti a fune di recente costruzione, ovvero dalla Telecabina "Alagna-Pianalunga", dalla Seggiovia "Pianalunga- Bocchetta delle Pisse" e dal Funifor "Pianalunga-Cimalegna-Passo dei Salati".

2 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

Le portate dei vari impianti funiviari afferenti al Passo dei Salati sono indicate nella tabella seguente.

Impianto	Quota partenza	Quota arrivo	Portata oraria
Telecabina "Alagna-Pianalunga"	1200 m	2050 m	800 incrementabile a 1400
Funifor "Pianalunga-Cimalegna-Salati"	2050 m	2970 m	800 teorico senza sosta intermedia
			450 teorico con sosta intermedia
Telecabina "Gabiet-Salati"	2320 m	2950 m	2400
Telecabina "Stafal-Gabiet"	1820 m	2320 m	2000 incrementabile a 2400
Funifor "Salati-Indren"	2960 m	3275 m	740

Tabella 1 Portate impianti

Si evidenzia chiaramente un forte squilibrio fra i valori di portata del versante piemontese rispetto a quelli degli impianti della Valle d'Aosta.

Questa situazione, all'interno del sistema integrato Alagna – Gressoney con afflusso di utenza anche dalla Valle d'Aosta, non consente in condizioni di punta di afflusso sciatori, l'esercizio dell'impianto Funifor con fermata intermedia, con conseguente chiusura delle piste Cimalegna e Bodwitch, che nel comprensorio rappresentano le uniche dedicate all'utenza meno esperta.

La realizzazione di una seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico, parallela all'impianto Funifor, è finalizzata a risolvere questa strozzatura che penalizza una significativa quota di utenza. Con questo intervento sarà possibile limitare la corsa del Funifor "Pianalunga-Cimalegna-Passo dei Salati" alla sola tratta Pianalunga-Cimalegna con una modalità di esercizio a va e vieni. La limitazione della corsa del funifor fino alla stazione intermedia di Cimalegna farà sì che il valore teorico di portata sia incrementato a 1600 pers./ora.

Realizzando un impianto sulla tratta "Cimalegna-Passo dei Salati" con portata pari a 2000 pers./ora si sarà in grado di assorbire la portata garantita dal Funifor a Cimalegna così come la portata di ricircolo sulle piste blu di Cimalegna.

Questo assetto si motiva anche con il fatto che a partire dalla fine della stagione invernale 2007, da quando la funivia Bocchetta delle Pisse-Punta Indren è andata fuori servizio, e con la successiva entrata in funzione dell'impianto di competenza valdostana di accesso al ghiacciaio di Indren, tutto il traffico che sale al ghiacciaio partendo da Alagna passa sulla linea principale nel Vallone d'Olen.

La tabella seguente illustra la configurazione di progetto degli impianti.

Impianto	Quota partenza	Quota arrivo	Portata oraria
Telecabina "Alagna-Pianalunga"	1200 m	2050 m	1400
Funifor "Pianalunga-Cimalegna"	2050 m	2670 m	1600
Impianto "Cimalegna-Salati"	2660 m	3030 m	2000
Telecabina "Gabiet-Salati"	2320 m	2950 m	2400
Telecabina "Stafal-Gabiet"	1820 m	2320 m	2000
Funifor "Salati – Indren"	2960 m	3275 m	740

Tabella 2 configurazione di progetto degli impianti

Appare evidente come la situazione a regime appena descritta risulti bilanciata sui due versanti, piemontese e valdostano, risolvendo le problematiche di squilibrio evidenziate.

Contestualmente all'impianto, nel locale magazzino, verranno realizzati i servizi igienici per gli utenti, un locale infermeria ed un locale dormitorio-ricovero per gli addetti.

Con la nuova dotazione di servizi igienici, in aggiunta a quelli esistenti in gestione alla società Monterosa ski e grazie alla presenza dei due locali ristoro presenti all'arrivo del funifor e della telecabina proveniente da gabiet si può considerare completa l'infrastrutturazione della principale area di arroccamento del comprensorio sciistico.

3 OPERE IN PROGETTO

L'intervento in oggetto, indicato con il n. 8 nell'insieme delle opere del piano di Completamento del sistema sciistico della Valsesia, è denominato "Adeguamento e potenziamento del sistema di impianti a fune "Cimalegna – Passo dei Salati"

Esso consisterà nella realizzazione di una seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico, parallela all'impianto Funifor "Pianalunga – Cimalegna – Passo dei Salati" con annesso magazzino per il ricovero delle seggiole. La stazione di valle della nuova linea di prevista realizzazione sarà ubicata in vicinanza della stazione intermedia della funivia Funifor esistente, mentre quella di monte verrà realizzata in corrispondenza del pianoro facente parte del rilievo di cima Stolemberg.

Per la costruzione della stazione di monte e del magazzino ricovero seggiole è prevista la realizzazione di una pista di cantiere che colleghi il Passo dei Salati con il pianoro dove sarà posizionata la nuova stazione. Tale viabilità avrà origine nel tratto compreso tra il blocco servizi a fianco della stazione di monte della telecabina Gabiet-Salati e la stazione di arrivo del Funifor e proseguirà a mezza costa, con alcuni tornanti, raggiungendo l'area di cantiere. Tale viabilità verrà mantenuta in forma permanente per permettere successive attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. Nei mesi invernali tale pista di servizio potrà costituire anche uno ski-weg per i principianti che non siano in grado di raggiungere l'inizio della pista "Cimalegna" attraverso la pista da sci principale di raccordo, anch'essa oggetto del presente progetto.

Nell'ambito del progetto del nuovo impianto di risalita è inoltre infatti prevista la predisposizione di un tratto di pista per il raccordo dell'area della stazione di monte con la pista Olen esistente.

Nelle figure che seguono sono rappresentate schematicamente le opere in progetto elencate accanto alla funivia Funifor "Pianalunga-Cimalegna-Passo dei Salati" esistente.

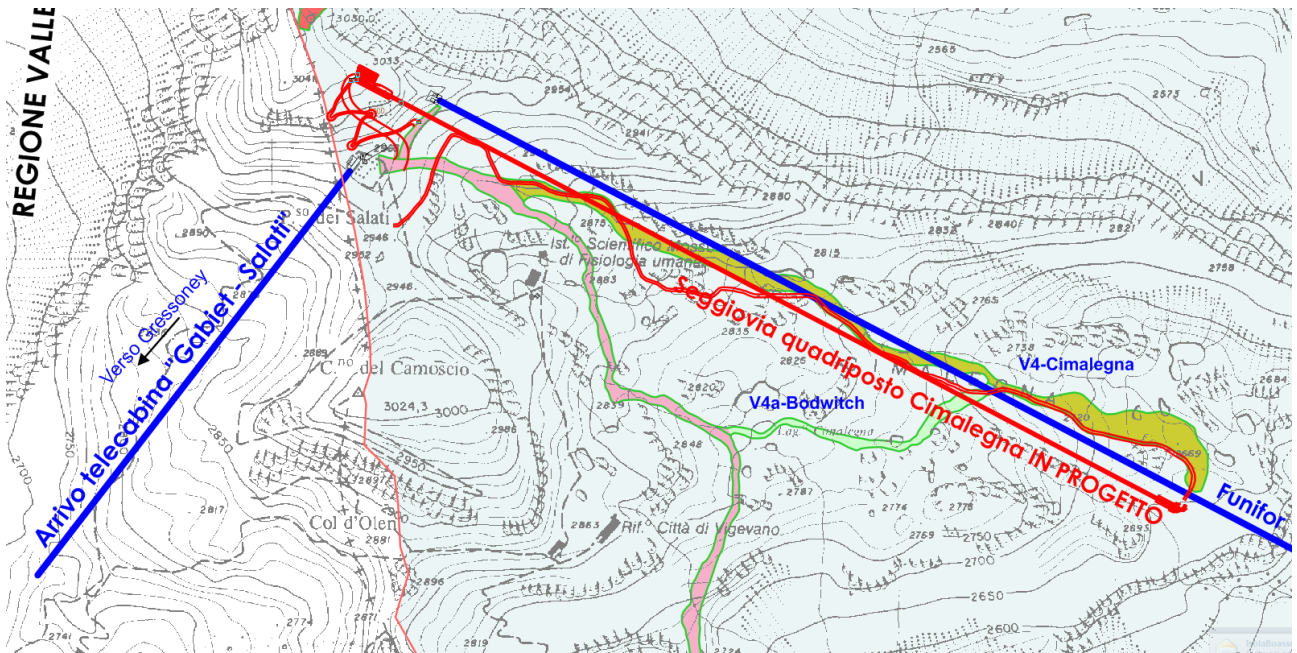


Figura 1 localizzazione del nuovo impianto di risalita "Cimalegna- Passo dei Salati", in affiancamento all'impianto esistente Funifor "Pianalunga-Cimalegna-Passo dei Salati"

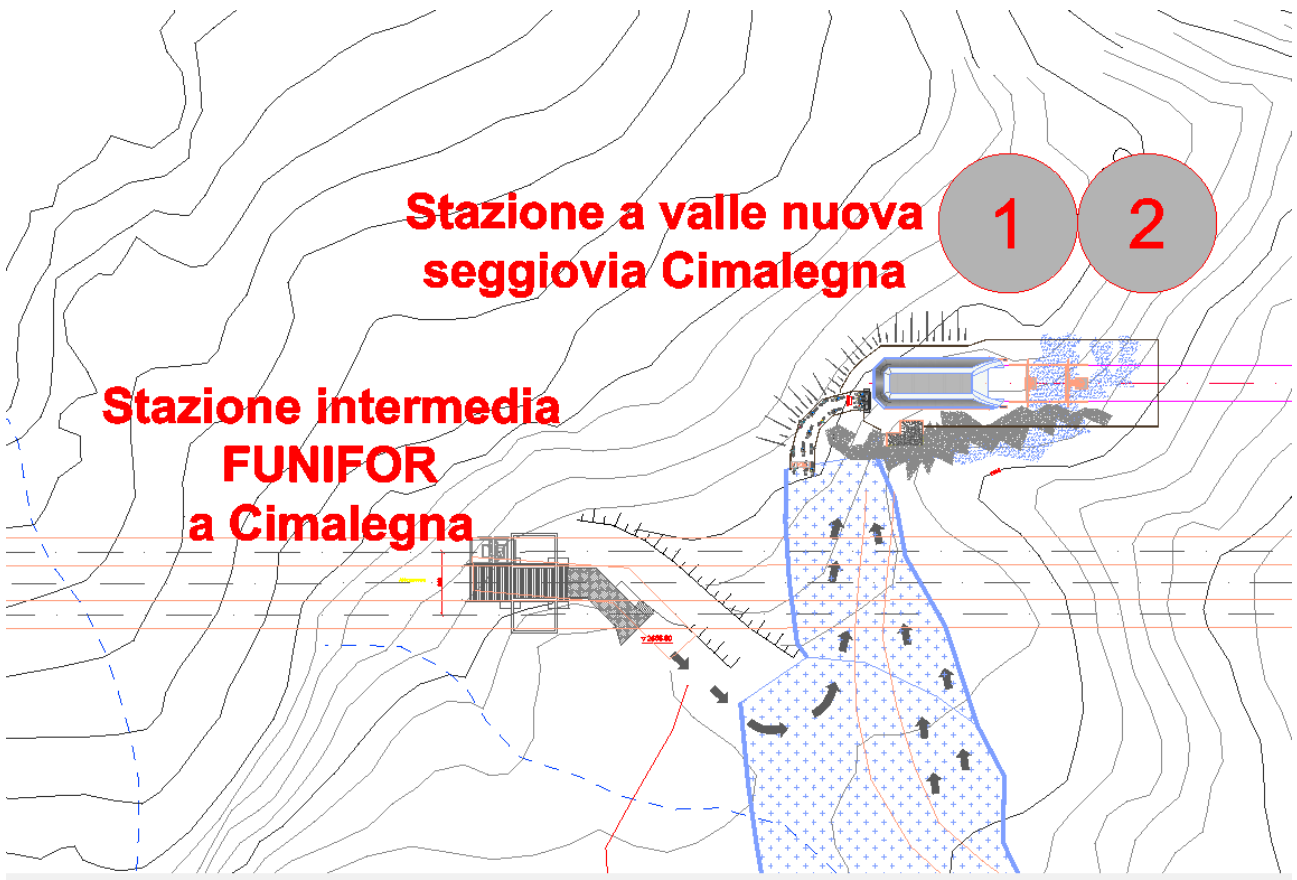


Figura 2 stazione di valle in progetto in prossimità della stazione intermedia FUNIFOR esistente

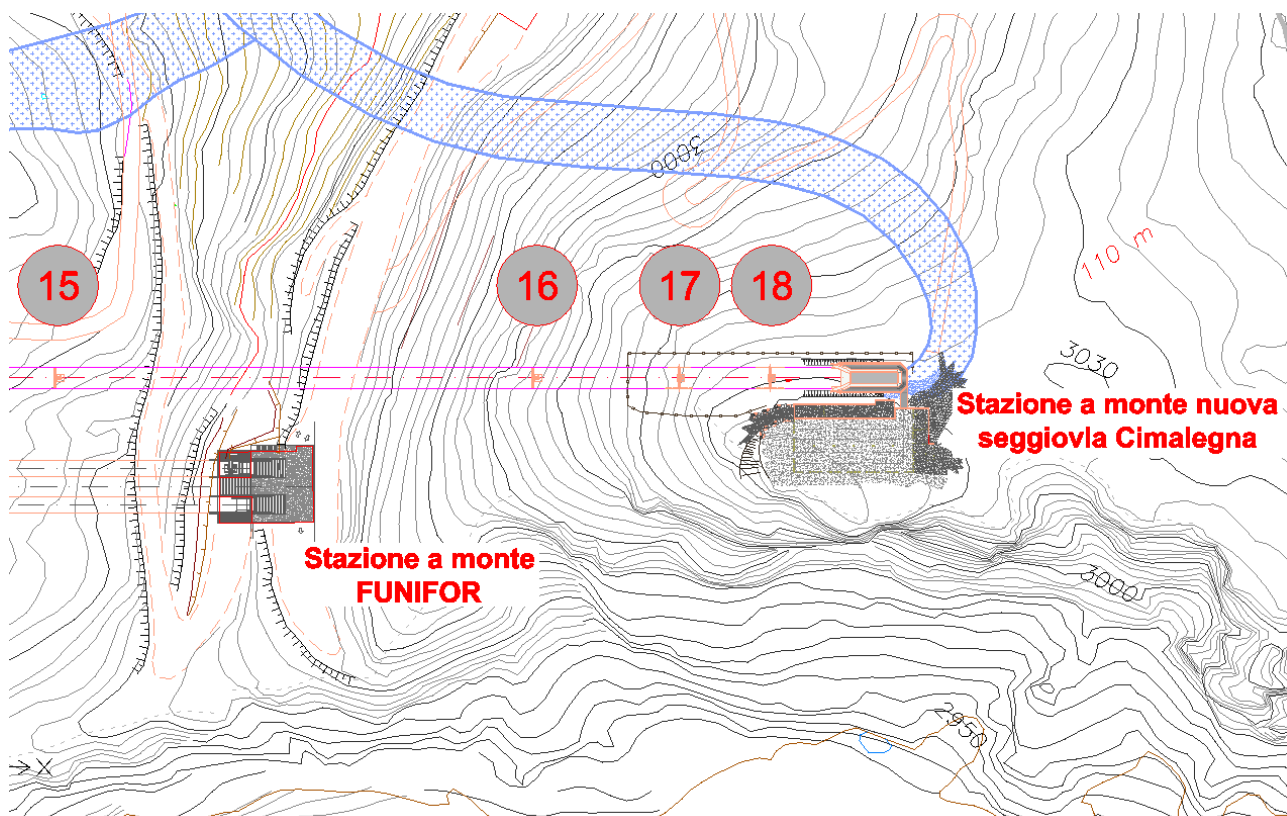


Figura 3 stazione di monte con ricovero seggiole e raccordo pista Olen in progetto

La scelta della linea situata parallelamente a sinistra della FUNIFOR consente a Cimaiegna un passaggio fluido dalla stazione intermedia della Funifor alla stazione di valle della nuova seggiovia e dalla stazione di monte situata ca. 150 m sopra l'attuale FUNIFOR a quota 3.030m slm, permette ai sciatori un confortevole inserimento nelle varie piste di discesa.

In questa maniera vengono evitati i tratti in piano che fin d'ora dovevano essere superati a spinta.

La scelta dell'agganciamento automatico con seggiole carenate presenta la soluzione ideale all'interno di un comprensorio grande come il Monterosa Ski.

L'impianto consente una portata oraria alta e lo sciatore può raggiungere velocemente e protetto dal vento la stazione di monte dove può imboccarsi direttamente nelle piste mantenendo sempre gli sci ai piedi e quindi senza ulteriore perdita di tempo.

La realizzazione di un magazzino completamente automatico per il ricovero delle seggiole consente al gestore dopo il servizio giornaliero di portare in tempo breve tutti i veicoli all'interno del magazzino per proteggerli dalle intemperie aumentando notevolmente la loro vita tecnica.

Modalità di esercizio:

È previsto il solo esercizio invernale per il solo trasporto in salita di sciatori con gli sci ai piedi con una potenzialità di trasporto di 2000 persone all'ora ad una velocità massima di esercizio di 5 m/s. Il

flusso dei passeggeri nella stazione di partenza viene regolato dai cancelletti cadenzatori di accesso al piano d'imbarco.

L'impianto può essere gestito anche con una portata minore, inserendo in linea meno seggiole.

Non è previsto il trasporto in discesa e neppure l'esercizio estivo.

L'intero impianto è progettato e dimensionato per la portata massima di 2000 P/halla velocità di 5.0 m/s, con seggiole quadriposto carenate.

La realizzazione del nuovo impianto è prevista nell'estate e autunno del corrente anno 2017, con apertura dell'esercizio per la stagione invernale 2017/2018.

3.1 DESCRIZIONE GENERALE

La nuova seggiovia è un impianto monofune ad ammorsamento automatico con seggiole quadriposto carenate, con moto unidirezionale continuo, senso di rotazione antiorario. La stazione a monte sarà motrice, data la disponibilità di energia elettrica ed anche per facilità di gestione, a fianco è previsto il magazzino per il ricovero di tutte le seggiole, i locali tecnici e la cabina di comando, mentre a valle è prevista la stazione di rinvio e tensionamento.

Di seguito si allega una breve descrizione tecnica dell'impianto. La descrizione completa è allegata al progetto funiviario.

Stazione di valle:

La stazione di valle è prevista in posizione limitrofa a quella della stazione intermedia della funivia Funifor "Alpe Pianalunga – Cimalegna – Passo dei Salati" e sarà composta dai soli meccanismi di stazione e dal dispositivo di tensionamento della fune p.t.,

Posteriormente alla stazione si prevede la realizzazione di una superficie piana sulla quale gli sciatori, passando i tornelli, possono accedere comodamente tramite i cancelletti di accesso alla banchina di imbarco.

La stazione di valle avrà la funzione di rinvio e di tensionamento dell'anello fune tramite un dispositivo idraulico con due cilindri operanti in parallelo. La scelta di locazione della tenditrice a valle offre il vantaggio di compensare gli effetti l'aumento delle frecce di linea con l'allungamento elastico nel corso delle svariate condizioni di carico dell'impianto, limitando l'escursione del tenditore con conseguente riduzione del numero di avviamenti a automatici della centralina idraulica.

La stazione avrà una copertura alta integrale per un'adeguata protezione dei meccanismi, del carro tenditore e delle passerelle e pedane di manutenzione. Nel giro stazione è previsto un dispositivo per la messa fuori servizio e la calata a terra di un eventuale veicolo avariato, soluzione ormai standardizzata per questo tipo di impianto.

A fianco della stazione, sul lato salita, è prevista la cabina di comando con un servizio igienico ad esclusivo utilizzo da parte del personale addetto alla seggiovia.

Stazione di monte:

La stazione motrice di monte è prevista poco a monte della stazione di arrivo della funivia Funifor al Passo dei Salati e sarà collocata in una zona pianeggiante a quota di circa 3030 m s.l.m. In adiacenza della stazione di monte, su lato destro guardando verso monte, si prevede la realizzazione del fabbricato che racchiuderà sia il magazzino per il ricovero di tutti i veicoli dell'impianto per la portata massima di 2000 P/h, sia i locali tecnici e la cabina di comando per il macchinista.

Per l'impianto sono state definitive esigenze di alta disponibilità di esercizio, pertanto è prevista l'alimentazione di riserva mediante un gruppo elettrogeno per il caso di mancanza alimentazione di rete. Inoltre per lo scarico della linea l'impianto potrà essere azionato con l'azionamento di recupero azionato da un gruppo termoidraulico.

L'organo motore è posto tra i meccanismi di stazione e alloggiato su un carro a ponte mobile dotato di un puntone spostabile con una corsa di 3 m con la possibilità di recuperare l'allungamento permanente della fune. Lo spostamento del carro ponte avviene comodamente per mezzo di una vite senza fine azionata da un motore elettrico. La stazione avrà una copertura alta integrale per un'adeguata protezione dell'organo motore e dei meccanismi e per permettere l'esecuzione delle opere di manutenzione al coperto.

Magazzino di ricovero dei veicoli

È previsto a monte in un locale parzialmente interrato sul fianco destro guardando monte, collegato ai meccanismi di stazione con un unico binario.

Il ricovero delle seggiole avverrà su tre "binari morti" orizzontali.

I prospetti che rimarranno a vista avranno paramento in pietra, legno o lastre d'alluminio (tipo "prefalz") di colore grigio.

Il magazzino verrà interrato con il materiale detritico proveniente dagli scavi e quindi ad opera conclusa non sarà visibile su due prospetti laterali e dall'alto.

All'interno dell'edificio magazzino verranno ricavati i servizi igienici per gli utenti, un locale infermeria ed un locale dormitorio da adibire a ricovero per gli addetti.

Linea:

La linea della seggiovia in progetto parte ca. 60 m a monte della stazione intermedia di Cimalegna della funivia Funifor, costruita nel 2004 e si sviluppa parallelamente ad essa con partenza a sinistra, guardando verso monte. La linea della seggiovia prosegue verso monte per ca. 150 m oltre alla stazione di monte della funivia fino a una zona pianeggiante a quota di ca. 3030 m.

A valle c'è un modesto spazio per l'arresto degli sciatori che sarà ampliato verso valle con il riporto di nuove terre per facilitare sia l'arrivo degli sciatori dalla pista di discesa sia il loro accesso all'area d'imbarco della seggiovia.

Lungo la linea sono previsti alcuni leggeri sbancamenti laterali, indicati nel disegno del profilo longitudinale della linea, per garantire i sufficienti franchi verticali minimi delle seggiole dal suolo.

Nella parte terminale la linea sorvola gli ombrelli fermaneve esistenti. Prima dell'arrivo alla stazione di monte è necessario un ulteriore scavo in linea per poi raggiungere gradualmente la quota di sbarco della stazione di monte previsto a ca. 3030 m s.l.m.

Il tracciato si sviluppa in area aperta di alta montagna, pertanto non vi è la necessità di disboscamento.

L'andamento della linea è sufficientemente regolare, con una parte di media pendenza per la maggior parte del tracciato. Partendo da valle, vi è un breve tratto leggermente più ripido della media subito dopo la stazione di valle ed uno nella parte alta, poco prima della stazione di monte. In tale tratto nella zona di variazione di pendenza è previsto un sostegno di ritenuta, preceduto da un sostegno dotato di rulliere a doppio effetto.

La nuova seggiovia avrà un intervallo in linea di 5.20 m e prevede 18 sostegni in linea, di cui 3 di ritenuta, 4 a doppio effetto e 11 di appoggio.

Il tracciato è attraversato più volte dalle piste di discesa con franchi verticali sufficienti, essi sono evidenziati sul disegno del profilo longitudinale.

Il tracciato della seggiovia non è interessato dalle tubazioni degli impianti d'innevamento programmato, né da altre tubazioni con liquidi in pressione.

La fune portante-traente è del tipo "cromatico" con l'alternanza di trefoli grezzi e zincati in maniera da aumentarne la visibilità all'avifauna.

3.2 SOLUZIONI COSTRUTTIVE

È prevista l'installazione di un impianto di tipo moderno, con seggiole quadriposto carenate secondo le più recenti tendenze, le stazioni avranno ingombri molto ridotti, limitati agli spazi minimi necessari per la copertura dei meccanismi.

I meccanismi di stazione saranno sostenuti da un'unica stele centrale, in calcestruzzo armato, che supporterà anche il tiro delle funi.

La parte superiore sarà realizzata con struttura metallica ricoperta con pannelli prefabbricati in lamiera di alluminio e vetrate in policarbonato.

L'organo motore, previsto nella stazione di monte, sarà installato sopra il piano d'imbarco, racchiuso all'interno dei meccanismi di stazione e interamente protetto dalla copertura di stazione ad altezza d'uomo.

In linea saranno installati sostegni del tipo a fusto centrale, rastremati, a sezione dodecagonale.

3.3 MATERIALI

Per ridurre l'impatto ambientale, i volumi delle stazioni saranno ridotti al minimo per coprire anche i meccanismi di azionamento delle morse.

Le strutture portanti le coperture saranno realizzate con materiali e forme tipiche di un prodotto tecnologicamente avanzato, saranno ripetute le soluzioni adottate per gli impianti di recente realizzazione.

Il materiale mobile e superiore di linea (traverse, rulliere, scalette, ecc.) saranno zincati per un'adeguata protezione contro la corrosione nel tempo.

I fusti dei sostegni di linea, di forma dodecagonale, saranno zincati per una loro protezione contro la corrosione nel tempo.

La stele centrale delle stazioni sarà di colore grigio in cemento a vista gettato in cassaforma metallica prefabbricata.

Le strutture dei meccanismi delle stazioni posti all'interno del perimetro coperto, saranno di colore grigio.

I rivestimenti e le coperture delle stazioni saranno realizzati con pannelli prefabbricati in alluminio verniciato, compreso di scritta e logo.

3.4 CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI

ubicazione della stazione motrice	a monte		
ubicazione della stazione di rinvio e tensione		a valle	
ricovero veicoli	a monte		
senso di marcia	antiorario		
lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione	m	1649.30	
dislivello fra gli ingressi di stazione	m	376.45	
lunghezza sviluppata della linea	m	1702.32	
pendenza media fra le stazioni	%	22.82	
pendenza massima della fune (campata 3)	%	65.88	(64.72)
capienza di ciascun veicolo	n°	4	
intervallo nella partenze	s	7.2	(9.0)
potenzialità massima di trasporto	p/h	2000	(1600)
velocità massima di esercizio	m/s	5.0	
equidistanza fra i veicoli in linea	m	36.0	(45.0)
tempo di percorrenza fra imbarco / sbarco			6' 01"
numero max. veicoli in linea per ramo	n°	48	(38)
numero totale dei veicoli	n°	100	(80)
diametro della fune portante traente	mm	42	
massa lineare della fune	kg/m	6.40	

massa del veicolo vuoto	kg	360		
massa del veicolo carico	kg	680		
azione del dispositivo di tensione idraulico	kN	280		
velocità max fune con azionamento principale	m/s	5.0		
velocità max fune con alimentazione di riserva	m/s	4.0		
velocità max fune con azionamento di riserva	m/s	2.5		
velocità max fune con azionamento recupero	m/s	0.8		
potenza med. teorica di calcolo a regime	kW	419	(363)	
potenza max. teorica di calcolo in avviamento	kW	569	(505)	
potenza del motore principale (2 x c.c.)	kW	239		
potenza del motore diesel di recupero	kW	138		
intervallia in linea e nelle stazioni	m	5.2		
numero complessivo dei sostegni	n°	18		
numero dei sostegni di appoggio	n°	11		
numero dei sostegni di ritenuta	n°	3		
numero dei sostegni a doppio effetto	n°	4		
numero complessivo dei rulli	n°	344		
conduttori di linea	cavi interrati			
(fra parentesi i valori per la portata iniziale ridotta di 1600 P/h)				

4 ATTUALE ASSETTO DEGLI IMPIANTI DI RISALITA E DELLE PISTE DA SCI

Il comprensorio sciistico Monterosa-Ski (Figura 4, Figura 5), entro cui è inserito il dominio sciabile di Alagna Valsesia, dispone di 180 km di piste e permette il collegamento tra le sue tre località: Alagna, Gressoney e Champoluc, tra Piemonte e Valle d'Aosta.

Il Passo dei Salati costituisce la cerniera di raccordo tra il versante valdostano e quello piemontese.

La localizzazione degli impianti di risalita e delle piste da sci del comprensorio di Alagna è illustrata nella allegato elaborato D.1.F. La tavola riporta inoltre gli impianti con cui Alagna si raccorda con il comprensorio di Gressoney.



Figura 4 Schema del comprensorio sciistico Monterosa-Ski



Figura 5 Skirama del comprensorio sciistico Monterosa-Ski

4.1 COMPRESORIO DI ALAGNA VALSESIA

L'attuale offerta sciistica di Alagna Valsesia, oltre a percorsi fuoripista, consiste negli impianti di risalita e nelle piste da sci di seguito elencati.

Impianti di risalita:

Cabinovia Alagna – Pianalunga

Quota partenza: 1200 m
Quota arrivo: 2050 m
Portata oraria: 800 incrementabile a 1400 p/h

Seggiovia ad ammassamento fisso Pianalunga – Bocchetta delle Pisse

Quota partenza: 2050 m
Quota arrivo: 2394 m
Portata oraria: 1200 p/h

Funivia Pianalunga – Cimalegna – Passo dei Salati

Quota partenza: 2050 m
Quota arrivo: 2970 m
Portata oraria: 800 p/h senza sosta intermedia
450 p/h con sosta intermedia

Skilift Wold 1 e 2

Quota partenza: 1214 m
Quota arrivo: 1307 m
Portata oraria: 700 p/h ciascuno

Piste da sci

Pista Olen

permette il collegamento su piste battute tra il versante di Alagna Valsesia ed il versante di Gressoney.

Lunghezza: 3720 m

Classificazione: pista nera (difficile)

Impianto di innevamento programmato: presente

Pista Cimalegna

Lunghezza: 1533 m
Classificazione: pista blu (facile)
Impianto di innevamento programmato: non presente

Pista Bodwitch

Lunghezza: 560 m
Classificazione: pista blu (facile)
Impianto di innevamento programmato: non presente

Pista Mullero

Lunghezza: 1840 m
Classificazione: pista rossa (media difficoltà)
Impianto di innevamento programmato: presente

Pista Pianalunga – Alagna

Lunghezza: 3530 m
Classificazione: pista rossa (media difficoltà)
Impianto di innevamento programmato: presente

Pista non battuta Balma

Pista non battuta attualmente non gestita
Lunghezza: 3980 m
Classificazione: pista nera (difficile)
Impianto di innevamento programmato: non presente

Piste Wold (2):

Lunghezza: 400 m (ciascuna)
Classificazione: pista blu (facile)
Impianto di innevamento programmato: presente

Nel 2005 ha raggiunto la data di scadenza di vita tecnica l'impianto di cestovia "Balma" che consentiva la risalita alla Bocchetta delle Pisse degli sciatori che percorrevano il tracciato, analogamente denominato "Balma", provenendo da Punta Indren.

La funivia bifune "Bocchetta delle Pisse – Punta Indren" ha raggiunto la scadenza della revisione generale quarantennale nell'aprile 2005 ed ha usufruito di una proroga all'esercizio pubblico fino al 29 aprile 2007. Attualmente l'impianto è fuori servizio.

Allo stato attuale il Vallone di Bors può essere raggiunto tramite l'impianto valdostano *Passo dei Salati – Indren*, ma all'altezza dell'Alpe Balma non ha più un sistema di recupero degli sciatori verso la Bocchetta delle Pisse e quindi verso il Vallone d'Olen.

Impianti di integrazione con il comprensorio di Gressoney

Gli sciatori provenienti dal comprensorio Valdostano, in particolare da Gressoney (Stafal), possono raggiungere il Passo dei Salati tramite due telecabine: la Stafal-Gabiet (1819 – 2325 m s.l.m.), con portata di 2000 persone/ora e la Gabiet-Salati (2325 – 2967 m s.l.m.), con portata di 2400 persone/ora.

Dal versante piemontese al passo si sale con la cabinovia da Alagna a Pianalunga (800 persone/ora incrementabile a 1400 persone/ora) e successivamente tramite l'impianto Funifor Pianalunga-Salati (800 persone/ora senza fermata intermedia e 450 persone/ora con fermata intermedia a Cimalegna).

Dal Passo dei Salati, in territorio Valdostano, è inoltre possibile salire a quota 3.275 m sul ghiacciaio dell'Indren, con l'impianto Funifor Indren, in servizio dal 2009. Da qui, i percorsi di rientro sono esclusivamente in fuori pista. Per agevolare la discesa lungo il versante valdostano è comunque presente una palinatura centrale a segnalazione di un tracciato di rientro. Il Soccorso Alpino Valdostano ha competenza sull'area per gli interventi di soccorso.

D'estate l'impianto è utilizzato dagli alpinisti diretti verso il Rifugio Mantova, la Capanna Gnifetti, la Capanna Margherita e numerosi quattromila del Massiccio del Monte Rosa.

4.2 PASSAGGI NEGLI IMPIANTI DI RISALITA

La tabella e i grafici di seguito riportati illustrano il trend dei passaggi in periodo invernale nei diversi impianti di risalita.

	TELECABINA Alagna- Pianalunga	SEGGIOVIA Pianalunga - Bocchetta delle Pissa	FUNIFOR Pianalunga - Passo dei salati
anno	N° passaggi	N° passaggi	N° passaggi
2002/2003	39.828	140.560	
2003/2004	56.186	47.631	
2004/2005	66.768	38.258	203.762
2005/2006	133.635	29.869	115.487
2006/2007	107.312	125.559	156.259
2007/2008	141.935	115.986	174.893
2008/2009	183.155	140.495	231.172
2009/2010	173.267	113.741	247.272
2010/2011	175.474	100.955	263.854
2011/2012	153.559	108.227	228.645
2012/2013	155.463	106.110	220.606
2013/2014	166.920	114.168	215.694
2014/2015	171.212	148.189	239.769
2015/2016	152.643	85.759	217.441

Tabella 3: Passaggi in periodo invernale

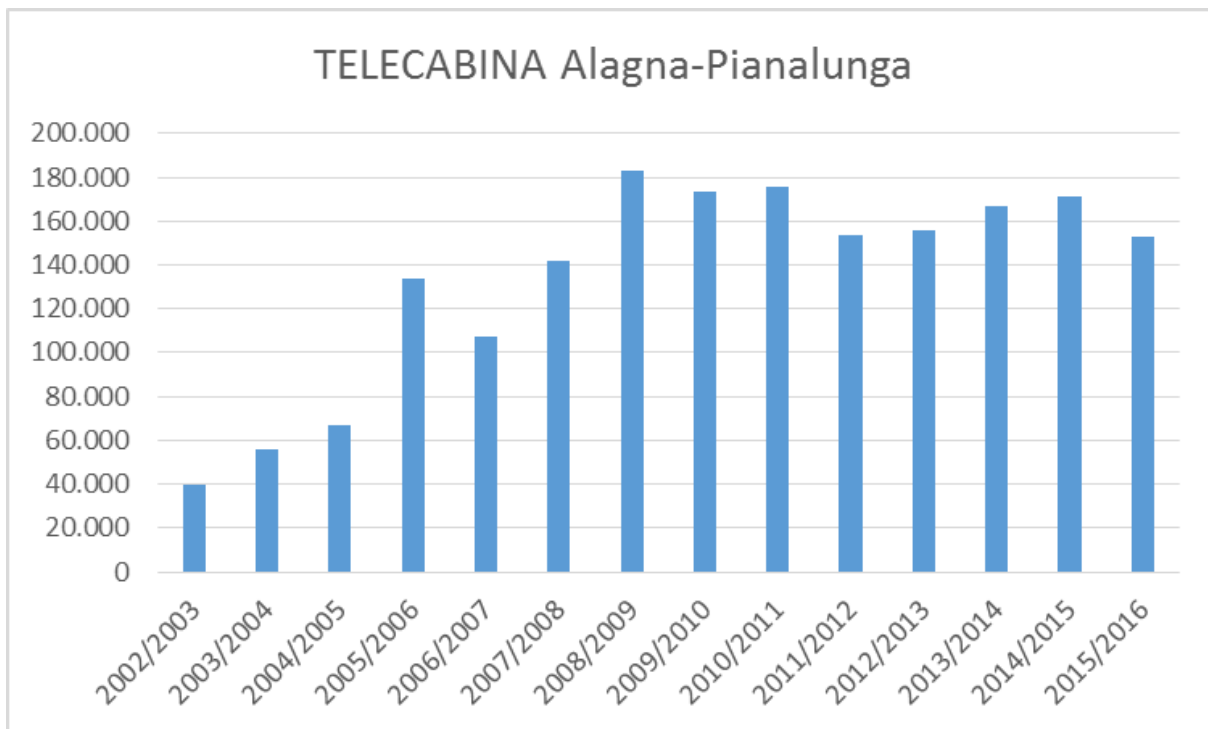


Grafico 1: Telecabina Alagna-Pianalunga - Passaggi in periodo invernale

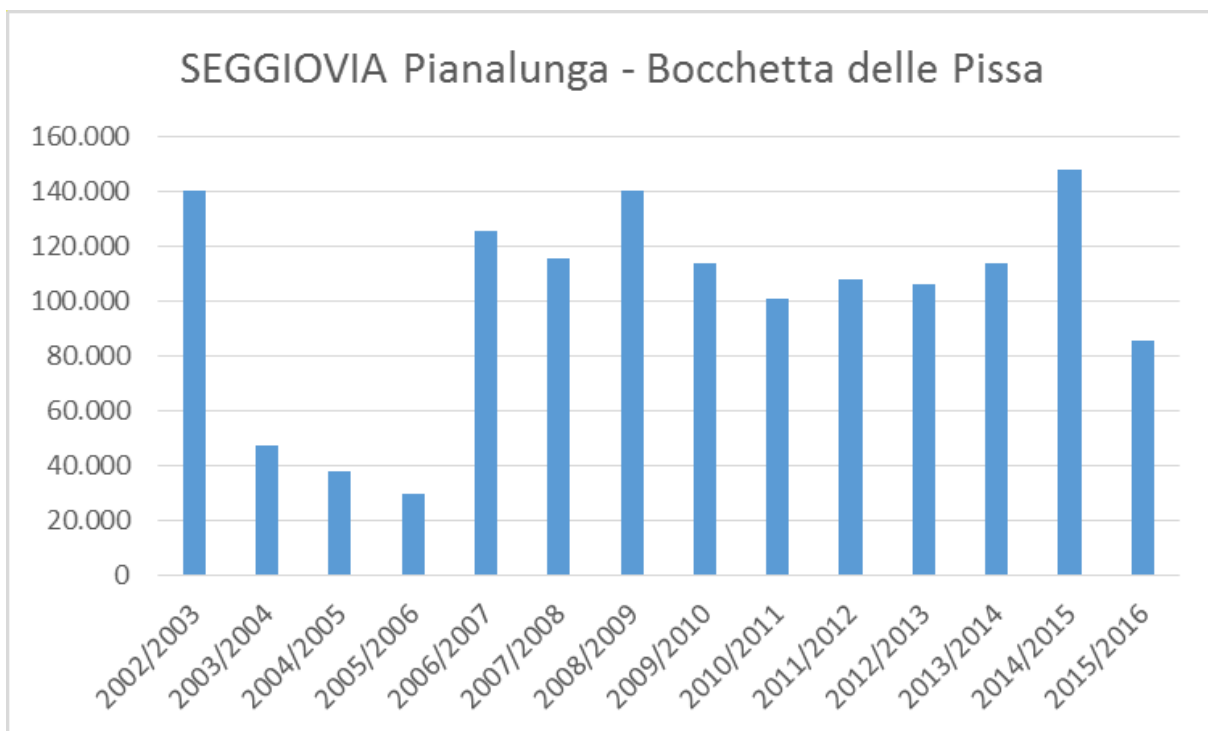


Grafico 2 Seggiovia Pianalunga-Bocchetta delle Pisse - Passaggi in periodo invernale

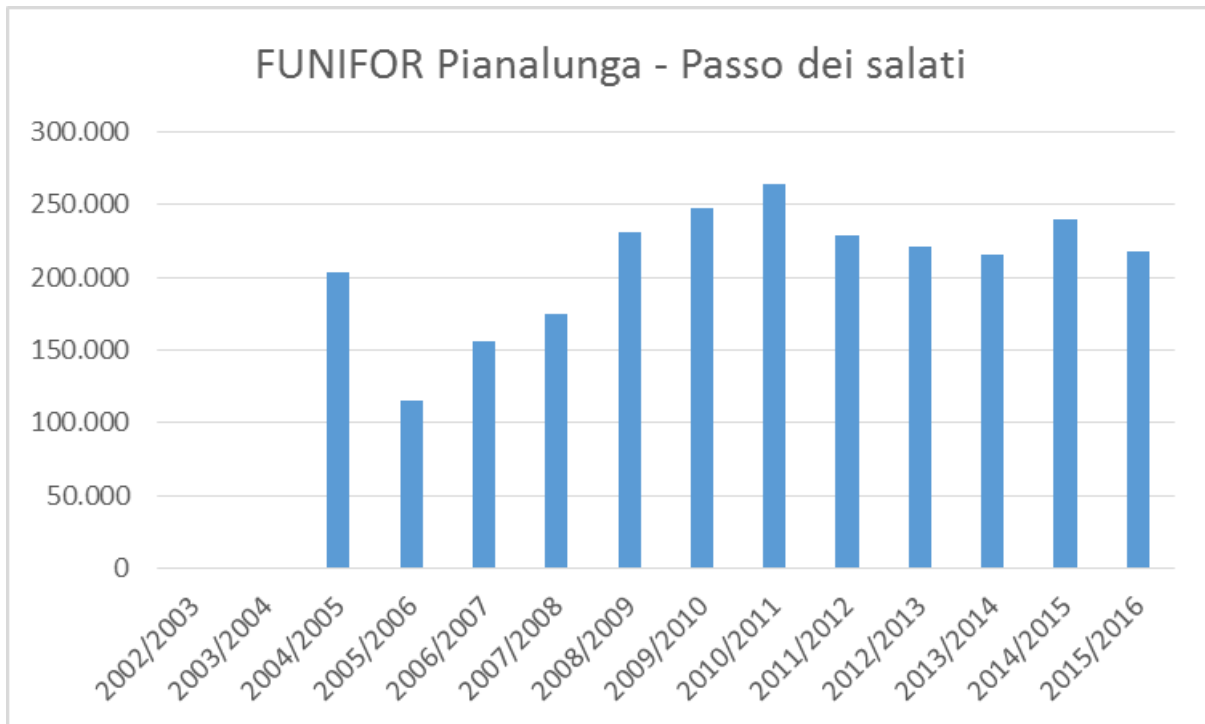


Grafico 3 Funifor Pianalunga-Passo dei Salati - Passaggi in periodo invernale

L'andamento dei passaggi relativi alle stagioni invernali sugli impianti del versante di Alagna del Comprensorio Monterosa ski +è condizionato essenzialmente da tre fattori principali:

- completamento funiviario del collegamento Alagna-Gressoney
- precipitazioni nevose naturali
- presenza sulle varie piste dell'impianto di innevamento programmato

Dall'analisi dei dati si rileva che il numero di passaggi medi sulla telecabina Alagna – Pianalunga a partire dalla stagione di apertura al pubblico, avvenuta il 27 dicembre del 2000 insieme a quella della seggiovia Pianalunga – Bocchetta, fino all'apertura dell'impianto Funifor, il 3 dicembre del 2004, ha subito una crescita costante dai 40.000 fino ai quasi 67.000 della stagione 2004/2005; il vero incremento dei passaggi sull'impianto è stato sancito dagli interventi di sistemazione della pista per Alagna e soprattutto di realizzazione dell'impianto di innevamento programmato sulla pista medesima, che hanno fatto attestare i passaggi medi annui sulla pista a circa 180.000, con un picco nella stagione 2008/2009 caratterizzata da precipitazioni nevose naturali eccezionali.

L'impianto Funifor ha avuto un inizio record nella stagione di apertura che, oltre a sfruttare un particolare effetto novità determinato dall'apertura di una nuova valle all'interno del comprensorio, è stata caratterizzata da precipitazioni nevose naturali piuttosto regolari fin dall'inizio dell'inverno. Le annate successive, con particolare riferimento alla prima, sono state segnate da precipitazioni in quota scarse soprattutto nella prima parte dell'inverno, comprese le vacanze natalizie, facendo registrare un sensibile calo dei passaggi dell'impianto. Nell'annata 2008/2009 un doppio effetto favorevole determinato dalle precipitazioni nevose particolarmente abbondanti e dalla presenza del

nuovo impianto di innevamento programmato sulla pista Olen, si sono riportati i valori dei passaggi sull'impianto alle soglie iniziali individuando un regime medio stagionale di circa 230.000 passaggi. Infine i passaggi della seggiovia, dopo i primi anni con passaggi scarsi, con la messa in servizio dell'impianto di innevamento programmato sulla pista Mullero nell'anno 2006/2007 si sono attestati su un regime medio di circa 120.000 unità a stagione.

L'entrata in funzione dell'impianto Funifor, realizzando il collegamento con il comprensorio sciistico di Gressoney e Champoluc, evidenzia pertanto una soglia di crescita del comprensorio sciistico di Alagna. A questo intervento strutturale si sono associati nel tempo gli interventi di realizzazione degli impianti di innevamento delle diverse piste.

Gli interventi previsti nell'Accordo di Programma rappresentano il prosieguo di questa linea di intervento, completandola sotto il profilo sia degli interventi strutturali, sia della diversificazione dell'offerta di piste da discesa, sia degli interventi complementari per il miglioramento del servizio.

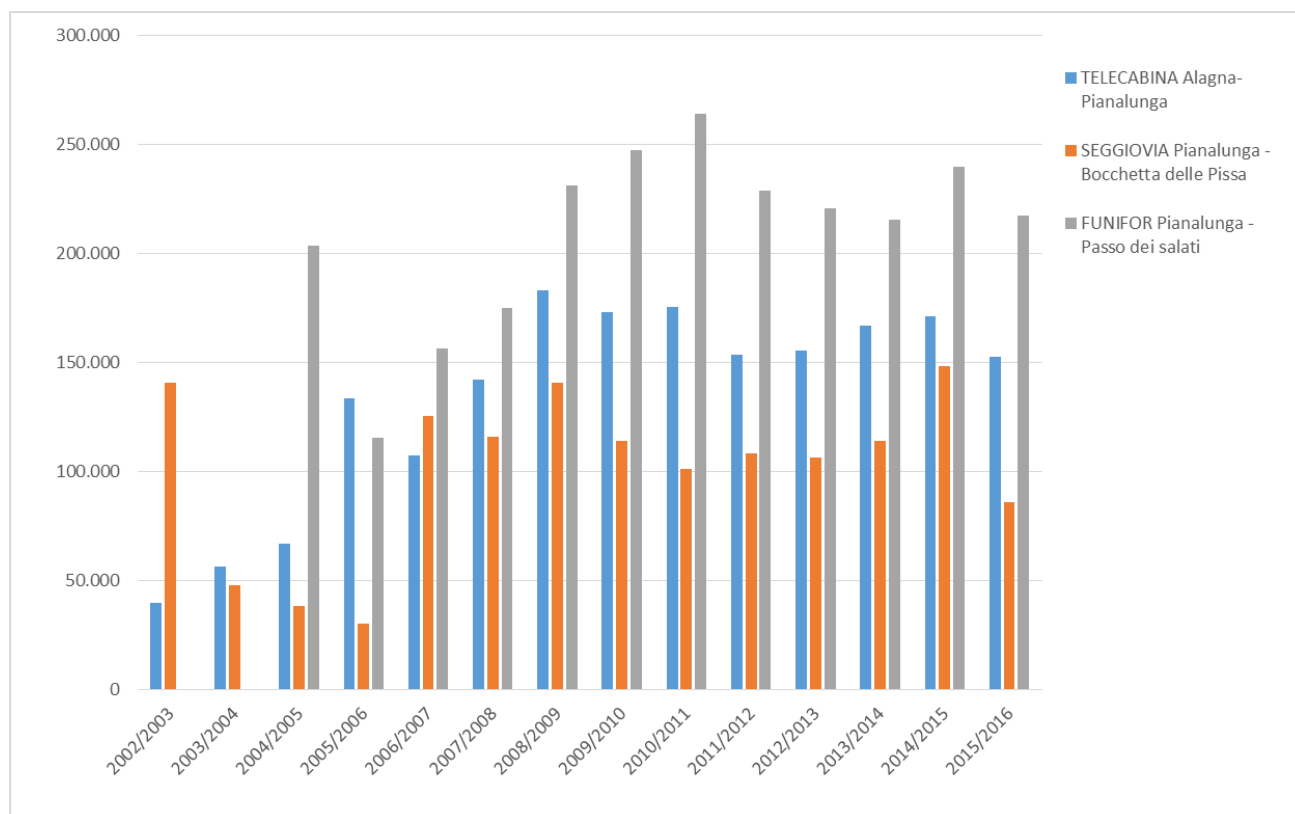


Grafico 4 Passaggi in periodo invernale

5 SVILUPPI DEL COMPENSORIO MONTEROSA SKI

La Società Monterosa 2000 S.p.A. negli ultimi anni ha messo in atto diverse linee di sviluppo. Uno degli obiettivi da raggiungere riguarda la garanzia delle sinergie di comprensorio e quindi l'ottimizzazione dei flussi e del funzionamento dell'asse principale del collegamento intervallivo, che si sviluppa lungo il Vallone dell'Olen.

La messa in servizio dell'impianto Funifor "Pianalunga – Cimalegna – Passo dei Salati", nel dicembre 2004, ha garantito il collegamento intervallivo fra il Piemonte e la Valle d'Aosta ed analogamente la realizzazione delle nuove piste di sci a servizio dell'impianto Funifor permette il collegamento con sci ai piedi fra le due Regioni.

La peculiarità del comprensorio Monterosa ski è proprio quella di permettere agli sciatori di raggiungere Champoluc, in Valle d'Ayas, partendo da Alagna, in Valsesia, e viceversa passando per la Valle di Gressoney. Negli ultimi anni, secondo una tendenza ormai generalizzata che riguarda tutto l'arco alpino, si sono spesso verificati degli inverni scarsi di neve soprattutto, paradossalmente, in alta quota. In un caso ancora più specifico, l'inverno 2005/2006, così come già accaduto nello scorso 2001, ha visto una pressoché totale assenza di neve naturale sino alla fine di gennaio e la possibilità di apertura al pubblico della pista Olen soltanto nella seconda metà di febbraio. In tali condizioni sono state fornite agli sciatori soltanto le piste in bassa quota, servite dagli impianti di innevamento artificiale. La Società Monterosa 2000 S.p.A. quindi, in pieno accordo con la Monterosa S.p.A. che si occupa della parte di comprensorio situata in Valle d'Aosta, ha rilevato che risulta indispensabile garantire, anche in condizioni di scarso o nullo innevamento naturale, il collegamento intervallivo tramite piste di sci oltre che tramite impianti a fune.

Tali impianti di innevamento risultano attualmente completati sui rispettivi versanti e sono entrati in funzione a pieno regime.

Il primo obiettivo, con la realizzazione dell'impianto di innevamento programmato sulla pista da sci Olen appare sostanzialmente raggiunto in termini di garanzia di percorribilità, ma non certo in termini di reali necessità e potenzialità di trasporto sull'asse del comprensorio.

Per completare l'ultimo tassello relativo al completamento dell'asse principale del comprensorio, il presente progetto mira a valutare ed a risolvere le criticità che si presentano ormai da anni in termini di capacità di trasporto degli impianti della linea Alagna –Pianalunga- Cimalegna – Passo dei Salati. In particolare gli afflussi degli sciatori provenienti da Alagna ma soprattutto dal versante valdostano del comprensorio, non risultano attualmente del tutto assorbibili dagli impianti funiviari e in particolar modo dal Funifor Alpe Pianalunga-Cimalegna-Passo dei Salati.

L'impianto infatti presenta una portata nominale di 800 pers./ora che va praticamente a dimezzarsi nel momento in cui viene utilizzata la stazione intermedia di Cimalegna. Tali valori di portata non sono sufficienti per garantire la risalita degli sciatori al Passo dei Salati nelle giornate di maggior afflusso e quindi determinano la necessità, almeno per ridurre le attese in coda, di tenere fuori servizio la stazione intermedia di Cimalegna con la conseguente chiusura della pista "blu".

La soluzione tecnica individuata prevede la realizzazione di un nuovo impianto, costituito da una seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico con partenza dalla stazione intermedia di Cimalegna e arrivo poco più a monte del Passo dei Salati. In tal modo sarà possibile ridurre, grazie alla tecnologia funifor, la corsa della funivia esistente solo fino alla stazione intermedia, con un consistente aumento di portata dell'impianto attuale, e successivamente completare il trasporto a monte degli sciatori, sfruttando il nuovo impianto.

Gli interventi compresi nel Progetto Monterosa sono stati oggetto di finanziamenti pubblici, che ne hanno permesso l'effettiva attuazione. In particolare il primo lotto dei lavori, realizzato nell'anno 2000, è stato costruito grazie a fondi europei e a finanziamento diretto dei soci della Monterosa 2000 S.p.A.; il secondo lotto, costituito dall'impianto Funifor "Pianalunga- Cimalegna-Passo dei Salati", è stato completato grazie a fondi provenienti dallo Stato, mentre i lavori legati alle piste e all'impianto di innevamento programmato sono rientrati nelle Opere di Accompagnamento del Programma Regionale delle Infrastrutture Turistiche e Sportive Piemonte 2006, relativamente alla Provincia di Vercelli.

Le opere descritte nel presente progetto, insieme agli indicati nel Piano degli Interventi, sono state finanziate nell'ambito del "Completamento del sistema sciistico della Valsesia", Interventi funzionali al collegamento del comprensorio sciistico di Alagna Valsesia- Gressoney e di completamento della stazione sciistica di Alpe di Mera, sancito con l'Intesa Istituzionale di Programma tra la Regione Piemonte e la Provincia di Vercelli - D.G.R. n. 6- 2881 del 22 maggio 2006 – Fondo Regionale per gli Accordi di Programma, Integrazione e potenziamento del Piano degli Interventi della Provincia di Vercelli, compreso nel "Programma Regionale delle infrastrutture turistiche e sportive Piemonte 2006" L. 166/2002 – art. 21.

6 INSEDIAMENTI, ATTIVITA' TURISTICHE E ASSETTO SOCIOECONOMICO

6.1 POPOLAZIONE

L'Alta Valsesia, come la grande maggioranza delle aree montane piemontesi, è stata caratterizzata, negli anni compresi tra il 1861 e il 2010, da un diffuso calo demografico conseguente allo spostamento di grandi masse di popolazione verso le aree urbanizzate e industrializzate situate a valle in cerca di occupazione. I Comuni facenti parti dell'Alta Valsesia, infatti, hanno una popolazione che si attesta al di sotto delle 500 unità, in alcuni casi non si raggiunge nemmeno il centinaio di abitanti. Per quanto concerne il Comune di Alagna Valsesia il decremento della popolazione residente, nell'arco di tempo considerato di circa 150 anni, è stato relativamente contenuto facendo registrare un passaggio da 648 abitanti nel 1861 a 409 abitanti nel 2015, con un picco di 711 abitanti nel 1911.

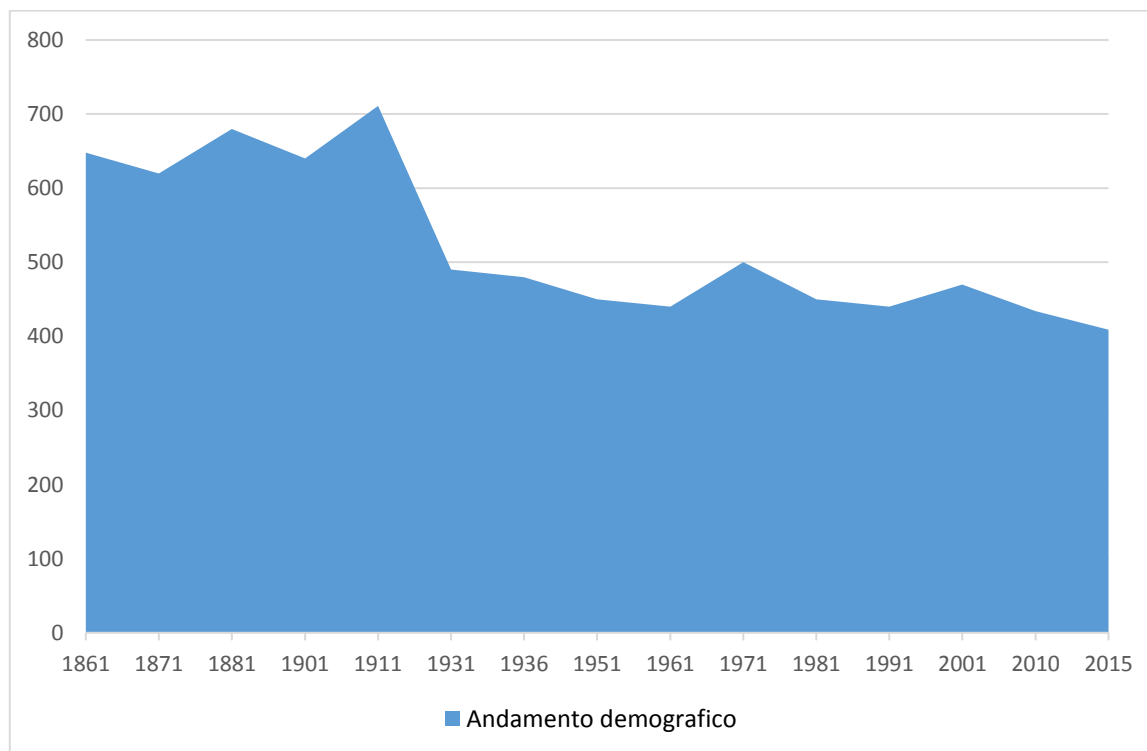


Figura 6 Grafico andamento demografico comune di Alagna Valsesia

Circa il 62% della popolazione ha un'età compresa tra i 15 e i 64 anni, gli abitanti con età inferiore ai 17 anni sono circa l'11% mentre coloro che hanno superato i 65 anni di età costituiscono il 27% del totale. L'età media si approssima ai 47 anni con un indice di vecchiaia pari al 286,84%. Anche gli altri Comuni compresi nel confine del Parco dell'Alta Valsesia sono stati interessati dallo stesso fenomeno demografico: particolarmente evidente nei Comuni di Rima San Giuseppe (da 326 abitanti a 61 abitanti), Fobello (da 1061 abitanti a 201 abitanti) e Rimella (da 1255 abitanti a 133 abitanti), meno significativo nei Comuni di Rimasco (da 484 abitanti a 111 abitanti) e Carcoforo (da 179

abitanti a 80 abitanti). L'età media della popolazione residente in questi centri oscilla tra i 53,28 anni di Carcoforo e i 55,34 anni di Rimella, con indice di vecchiaia che raggiunge il 1175% nel caso di Rimella. La situazione non muta nemmeno nei Comuni situati più a valle dove si registra un costante calo della popolazione residente particolarmente significativo nei casi di Campertogno, passato da 1041 abitanti a 237, e di Cravagliana, passato da 1644 abitanti a 251.

6.2 ATTIVITÀ TURISTICHE

Secondo quanto si desume dai dati forniti dall'Osservatorio del turismo del Piemonte, l'offerta turistica dell'area al 2015 può essere così sintetizzata:

Anno		2015 ALTA VALSESIA		
Qualifica	Categoria	Strutture	Camere	Letti
Albergo	1	1	13	25
	2			
	3	5	72	138
	4	2	43	141
Albergo Residenziale	3	2	21	45
	4			
Campeggio	1	1	50	100
	2	1	80	240
	3			
	4			
Casa per Ferie	0	2	40	93
Ostello per la gioventù	0	1	21	64
Rifugio Alpino	0	11	47	299
Rifugio Escursionistico	0	2	2	14
Bivacco Fisso	0	4	4	45
Agriturismo	0	2	10	22
Affittacamere	0	6	30	64
Rifugio non gestito	0			
CAV - Residence	0	8	67	271
Bed & Breakfast	1	1	2	4
	2	3	7	17
	3			
Totale		52	509	1582

Tabella 4: strutture ricettive in Alta Valsesia

Anno		2015 VARALLO		
Qualifica	Categoria	Strutture	Camere	Letti
Albergo	1	2	22	36
	2			
	3	2	47	95
	4			
Albergo Residenziale	3			
	4			
Campeggio	1			
	2	1	60	150
	3			
	4			
Casa per Ferie	0	4	47	130

Ostello per la gioventu	0			
Rifugio Alpino	0	1	2	10
Rifugio Escursionistico	0			
Bivacco Fisso	0			
Agriturismo	0			
Affittacamere	0	2	8	12
Rifugio non gestito	0			
CAV - Residence	0	1	4	14
Bed & Breakfast	1			
	2	4	9	20
	3	1	3	6
Totale		18	202	473

Tabella 5: strutture ricettive a Varallo

Anno		2015 BASSA VALSESIA		
Qualifica	Categoria	Strutture	Camere	Letti
Albergo	1	3	24	44
	2	4	45	79
	3	6	150	306
	4	1	12	19
Albergo Residenziale	3			
	4	1	20	58
Campeggio	1	1	7	28
	2	1	164	495
	3	1	39	100
	4	1	120	280
Casa per Ferie	0	2	31	95
Ostello per la gioventu	0	3	16	85
Rifugio Alpino	0	6	24	107
Rifugio Escursionistico	0	7	14	114
Bivacco Fisso	0			
Agriturismo	0	3	11	30
Affittacamere	0	8	34	70
Rifugio non gestito	0	2	3	24
CAV - Residence	0	5	24	67
Bed & Breakfast	1	1	3	6
	2	8	18	40
	3	5	12	20
Totale		69	771	2067

Tabella 6: strutture ricettive in Bassa Valsesia

Anno		2015 TOTALE VALSESIA		
Qualifica	Categoria	Strutture	Camere	Letti
Albergo	1	6	59	105
	2	4	45	79
	3	13	269	539
	4	3	55	160
Albergo Residenziale	3	2	21	45
	4	1	20	58
Campeggio	1	2	57	128
	2	3	304	885
	3	1	39	100
	4	1	120	280
Casa per Ferie	0	8	118	318
Ostello per la gioventu	0	4	37	149
Rifugio Alpino	0	18	73	416

Rifugio Escursionistico	0	9	16	128
Bivacco Fisso	0	4	4	45
Agriturismo	0	5	21	52
Affittacamere	0	16	72	146
Rifugio non gestito	0	2	3	24
CAV - Residence	0	14	95	352
Bed & Breakfast	1	2	5	10
	2	15	34	77
	3	6	15	26
Totale		139	1482	4122

Tabella 7: strutture ricettive in Valsesia

Ai fini del presente documento pare opportuno restringere il campo considerato al Comune di Alagna Valsesia e al Comune di Riva Valdobbia in quanto sono le mete di soggiorno strettamente connesse all'offerta turistica dell'area oggetto di valutazione.

Secondo quanto riportato nel decimo rapporto "Dati statistici sul Turismo in Piemonte (2015)", elaborato dall'Osservatorio Turistico Regionale l'offerta turistica, in termini di strutture alberghiere ed extra alberghiere, per i Comuni presi in considerazione può essere così sintetizzata:

Comune	Esercizi	Camere	Letti
Alagna Valsesia	28	177	679
Riva Valdobbia	12	180	549
TOTALE	40	357	1228

Tabella 8: strutture ricettive ad Alagna e Riva Valdobbia

Nelle figure di seguito riportate vengono illustrati i flussi turistici registrati in Valsesia dall'Osservatorio del Turismo del Piemonte per l'anno 2015.

I Paesi per i quali si registra il maggior numero di arrivi nel settore alberghiero sono Germania, Svezia, Regno Unito, Francia, repubblica Ceca, Svizzera e Liechtenstein, Paesi Bassi, Austria con valori superiori a 400, seguiti da Spagna, Norvegia, Danimarca e Belgio con valori superiori al 200. I valori delle presenze, indicativi della permanenza temporale, rispecchiano i valori registrati per gli arrivi.

Suddivisione presenze per Paese di provenienza
anno 2015

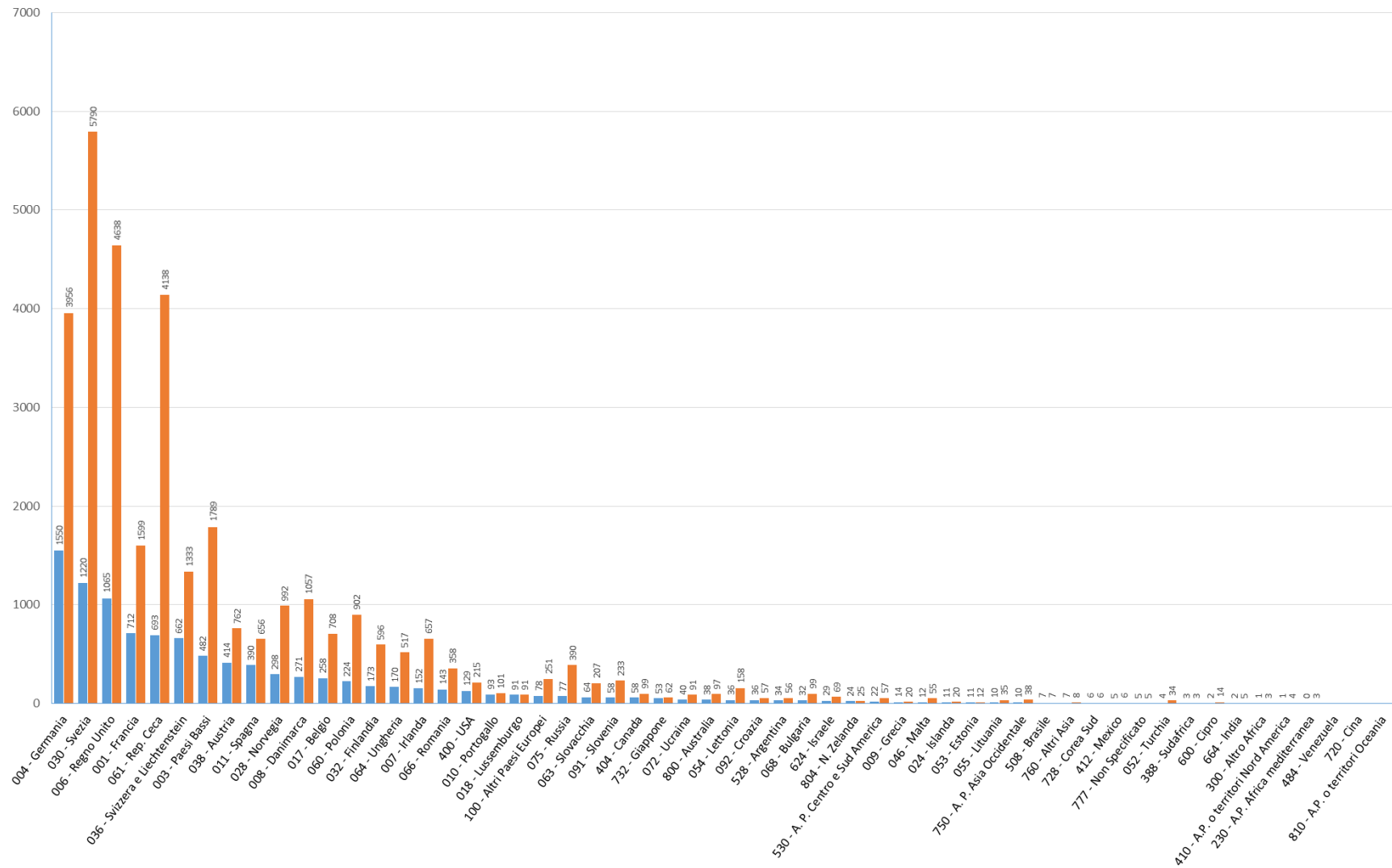


Grafico 5 paesi di provenienza dei turisti

Nello stesso settore, per quanto riguarda i flussi turistici nazionali nel settore alberghiero, le regioni da cui si registra una maggior affluenza sono il Piemonte e la Lombardia, seguiti da Emilia Romagna, Liguria, Toscana e Bolzano.

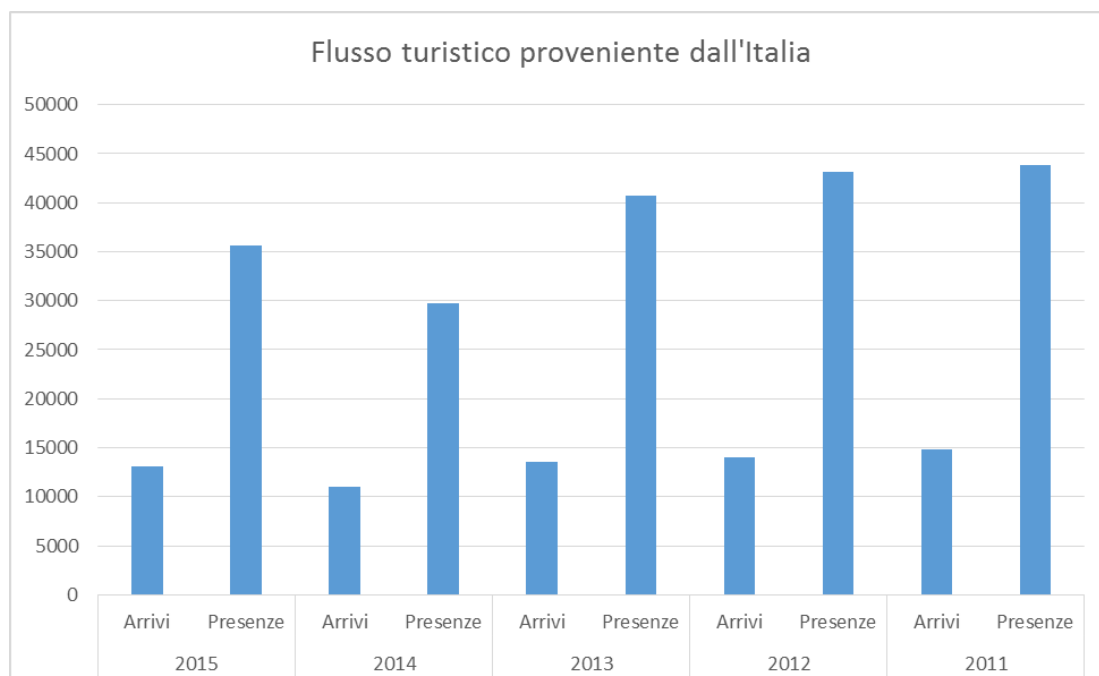


Grafico 6 : flusso turistico proveniente dall'Italia

Scendendo nel dettaglio dei Comuni presi in considerazione, la tabella seguente evidenzia gli arrivi e le presenze di turisti italiani e stranieri in relazione agli esercizi esistenti e ai posti letto disponibili.

Anno 2010			Italiani		Stranieri		Totale		TMP ¹
Comune	Esercizi	Letti	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	
Alagna Valsesia	26	733	8.254	17.258	6704	15.416	14.958	32.674	2,18
Riva Valdobbia	12	647	5.958	24.788	1.339	3.902	7.297	28.690	3,93
TOTALE	38	1.380						61.364	

Tabella 9: presenze ad Alagna e Riva Valdobbia

1 TMP: Tempo Medio di Permanenza.

Il Comune di Alagna Valsesia registra, per l'anno 2010, il valore più alto di arrivi e presenze, con un tempo medio di permanenza di circa 2 giorni. Tale dato è verosimilmente legato a un turismo breve concentrato nel fine settimana o in occasione delle festività, ciò pare confermato dal fatto che il numero di arrivi di turisti italiani è superiore ai turisti stranieri.

Prendendo in considerazione i dati sui flussi turistici si può notare che le presenze totali, tra turisti italiani e stranieri, sono da considerarsi in aumento.

6.3 CARATTERISTICHE DELLA STRUTTURA INSEDIATIVA

La località Cimalegna, stazione intermedia tra l'Alpe Pianalunga ed il Passo dei Salati, è caratterizzata unicamente dalla presenza degli insediamenti legati alla gestione dell'impianto di risalita. Si tratta di una struttura moderna, progettata e dimensionata per accogliere la funivia. All'interno della stazione funiviaria al Passo dei Salati trova collocazione anche un'attività di ristorazione.

Al Passo dei salati sono altresì presenti gli impianti provenienti da Gressoney. I vani tecnici ed il serbatoio interrato per l'innevamento. Centro abitato di Alagna Valsesia e fondovalle Sesia

La stazione di partenza degli impianti è al margine del centro abitato di Alagna, e permette il collegamento con gli impianti a oltre 2000 m, e lo stesso bacino sciabile. All'interno del perimetro del bacino sciabile sono comprese le frazioni di Bonda, Dosso e Piane, mentre gli abitati di Stiz e In Deccu si trovano appena fuori dello stesso.

Gli abitati di Bonda e Dosso sono classificati dal Piano come aree di rilevante valore storico-ambientale per le quali non è prevista nuova edificazione. Il valore storico-ambientale di questi insediamenti risiede nel fatto che sono costituiti da tradizionali edifici Walser, conservati o ristrutturati mantenendo le caratteristiche tipologiche originarie, destinati a residenza o attività ricettive.

Nei pressi della biglietteria ad Alagna si trovano alcuni parcheggi di ridotte dimensioni, utilizzati dai fruitori dell'impianto.

Le attività ricettive ad Alagna sono numerose e diversificate in alberghi di tutte le categorie, residence, appartamenti, campeggi e rifugi alpini e contano sia sul turismo invernale, legato allo sci e al freeride, sia sul turismo estivo, legato alle attività escursionistiche e agli sport acquatici.

Per quanto riguarda i parcheggi, i principali si trovano nel centro abitato: due nei pressi della stazione di partenza della funivia Alagna-Pianalunga, di ridotte dimensioni, e tre lungo il corso del fiume Sesia e via Circonvallazione.

6.4 ASSETTO ATTUALE E PREVISTO DELLA RETE VIARIA

Alagna Valsesia è raggiungibile attraverso la ex strada SS299, ora SP299, della Valsesia che collega Novara alle pendici del Monte Rosa.

In prossimità del centro abitato la strada devia lungo il corso del fiume Sesia creando una circonvallazione che allontana i veicoli dal centro storico, dove la via principale, via Centro, viene destinata ad area pedonale in alcuni periodi dell'anno (Natale, Pasqua e mese di agosto).

Via Centro costituisce la principale strada di attraversamento dell'abitato in direzione nord-sud per ricongiungersi poi con via Circonvallazione e proseguire fino al termine della strada carrozzabile.

Piazza Grober, nei pressi della chiesa di San Giovanni Battista, permette il collegamento con la stazione sciistica di partenza e i parcheggi ad essa più prossimi.

L'assetto viario, così consolidato, non è oggetto di modifiche future nell'ambito degli strumenti urbanistici attualmente vigenti.

Le seguenti figure illustrano l'assetto della viabilità e dei parcheggi nel concentrico di Alagna.

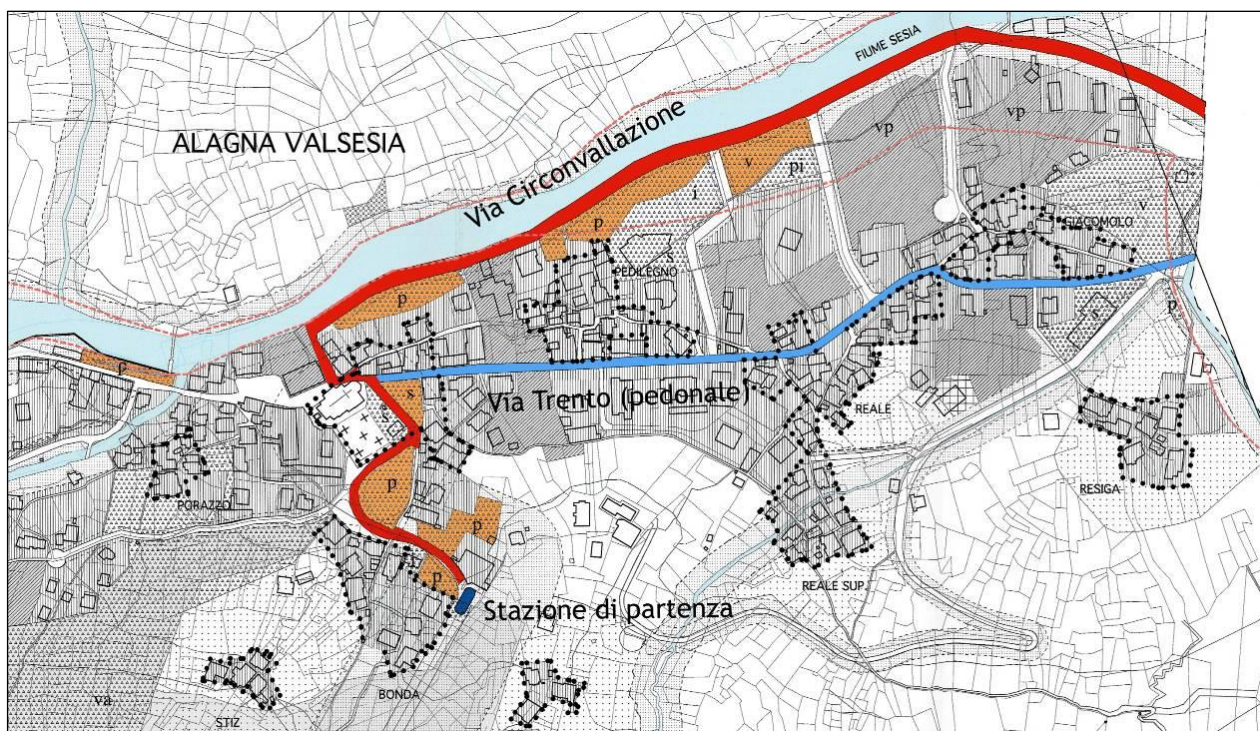


Figura 7 Stralcio del Piano Regolatore vigente. In rosso il percorso carrabile di accesso alla stazione di partenza ad Alagna e in blu la via centrale pedonale. In arancione le aree attualmente utilizzate come parcheggi.

Domanda di sosta e aree disponibili

Nei periodi di maggiore afflusso turistico, la circolazione e le operazioni di sgombero della neve risultavano penalizzate in quanto gli automezzi sostavano lungo la via centrale e la circonvallazione. In sede di Piano Regolatore sono quindi state reperite ampie aree a parcheggio, situate per lo più a margine del centro abitato dei nuclei frazionali, nonché in prossimità degli impianti di risalita.

Allo stato attuale le aree a parcheggio utilizzabili durante il periodo di maggior afflusso turistico invernale sono 10:

Parceggio del Municipio in via Circonvallazione: 65 posti a pagamento

Parceggio del Palazzetto in via circonvallazione: 65 posti a pagamento

Parceggio Giacomolo (sterrato) in via Circonvallazione: 65 posti liberi stimati

Parceggio p.za Antonio Grober: 10 posti liberi con disco orario

Parceggio in via Centro: 50 posti

Parceggio in via Centro: 40 posti

Parceggio stazione di partenza: 11 posti riservati ai residenti

Parceggio in via centro: 5 posti liberi

Parceggio in via Circonvallazione, loc. Ponte: 50 posti liberi

Parceggio in via Circonvallazione, loc. Wold: 65 posti liberi

Totale posti auto disponibili: 426

A titolo di riferimento, ipotizzando 3 persone per auto, ne deriva una stima di 1250 – 1300 persone, che è quasi pari ai primi ingressi della telecabina (1500 unità).

Si può pertanto ritenere che l'offerta di parcheggio sia adeguata alle esigenze, in particolare se si considera che nell'abitato di Alagna sono presenti all'incirca 400 posti auto in autorimesse private, soprattutto legate alle seconde case

I parcheggi nel Comune di Alagna non prevedono posteggi riservati per gli autobus in quanto non costituiscono un carico significativo sulla totalità dei posti disponibili. Generalmente tali mezzi utilizzano il parcheggio sterrato Giacomolo lungo via Circonvallazione o il parcheggio Micob, anch'esso sterrato, nel Comune di Riva Valdobbia.

L'attuale capacità delle aree a parcheggio ha certamente migliorato la situazione preesistente mettendo a disposizione degli utenti aree idonee per la sosta degli automezzi al di fuori delle vie centrali ma sempre nelle vicinanze della stazione di partenza della cabinovia Alagna-Cimalegna e dell'impianto Wold.

Il sistema di parcheggi nel Comune di Alagna risponde in maniera soddisfacente alla domanda che si genera durante tutta la stagione invernale.

Nei periodi di punta, concentrati nelle festività natalizie, si può inoltre utilizzare usufruire il parcheggio Micob (5000 mq circa per un totale di 250 posti auto, aggiuntivi rispetto a quelli sopra riportati) e localizzato a Riva Valdobbia e servito da navette.

La realizzazione dell'intervento proposto, aumentando e diversificando l'offerta, comporterà una maggiore attrattività del comprensorio sciistico e quindi un potenziale maggior afflusso di utenti degli impianti.

E' pertanto prevedibile un incremento:

- della domanda di aree a parcheggio,
- delle presenze turistiche nelle strutture ricettive (alberghi, ristoranti, bar) e delle attività commerciali in genere,
- della domanda residenziale turistica.

La situazione attuale della dotazione di aree a parcheggio, sopra descritta consente di gestire adeguatamente l'afflusso di mezzi anche durante i periodi di maggior frequentazione turistica (weekend e festività invernali) potendo contare anche sul servizio di navette che collega la stazione sciistica con il parcheggio Micob di Riva Valdobbia.

Un indicatore dell'utenza sciistica è la registrazione dei primi ingressi, pari a circa 1500 unità alla stazione di Alagna. Di questi una quota è composta da utenze pendolari, una quota da utenze stanziali (seconde case), e una quota anche di sciatori provenienti dal comprensorio di Gressoney. A titolo di riferimento i primi ingressi del comprensorio Gressoney – Champoluc sono pari a 8000 unità.

Gli interventi di potenziamento del sistema sciistico determineranno con ogni probabilità un incremento delle presenze grazie al miglioramento delle condizioni di fruizione degli impianti esistenti e ad un'offerta più articolata.

L'aumento delle presenze turistiche determinerà un incremento della domanda di strutture ricettive sia per soggiorni prolungati (alberghi, bed and breakfast, appartamenti) che per soggiorni giornalieri (bar, ristoranti). Per quanto concerne le strutture alberghiere e residenziali cicliche è ragionevole pensare che, al completo raggiungimento delle previsioni di Piano Regolatore, saranno in grado di soddisfare la domanda turistica, soprattutto in considerazione del fatto che, come visto in precedenza, le presenze si concentrano in soggiorni da 2 a 4 giorni, mentre sono senz'altro prevalenti i soggiorni giornalieri.

Nei periodi di maggior afflusso possono crearsi situazioni di affollamento come peraltro accade in tutte le località sciistiche nelle settimane legate alle festività invernali.

Tuttavia il vicino comune di Riva Valdobbia è dotato di strutture ricettive esistenti a cui si aggiungeranno quelle di futura realizzazione, così come previste dallo strumento urbanistico, pertanto la concentrazione di presenze turistiche nei periodi di punta può essere agevolmente suddivisa su entrambi i Comuni.

Per quanto riguarda le strutture ristorative si rileva che le attività del centro abitato e delle frazioni siano tutte di ridotte dimensioni, con pochi posti a sedere disponibili, tuttavia gli utilizzatori degli impianti che scelgono di consumare i pasti nel centro abitato sono in quantità decisamente inferiore rispetto a coloro che utilizzano le attività di ristorazione in quota (rifugi e bar). Le ridotte dimensioni di tali strutture sono funzionali alla consumazione di pasti veloci quale è consuetudine degli sciatori. La percentuale di strutture residenziali o ricettive inutilizzate nel Comune di Alagna è minima e riguarda unicamente edifici residenziali in pessimo stato di conservazione o situati in zone non servite da viabilità (abitati in valle Otro). E' importante sottolineare come anche le frazioni montane siano abitate, stabilmente o periodicamente, in seguito al recupero delle antiche case walser, obiettivo perseguito con grande attenzione da parte dell'Amministrazione Comunale.

Sommario

1	PREMESSA	1
2	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI	3
3	OPERE IN PROGETTO	5
3.1	<i>DESCRIZIONE GENERALE</i>	8
3.2	<i>SOLUZIONI COSTRUTTIVE</i>	10
3.3	<i>MATERIALI</i>	11
3.4	<i>CARATTERISTICHE TECNICHE PRINCIPALI</i>	11
4	ATTUALE ASSETTO DEGLI IMPIANTI DI RISALITA E DELLE PISTE DA SCI	13
4.1	<i>Comprensorio di Alagna Valsesia</i>	15
4.2	<i>Passaggi negli impianti di risalita</i>	18
5	SVILUPPI DEL COMPRESORIO MONTEROSA SKI	22
6	INSEDIAMENTI, ATTIVITA' TURISTICHE E ASSETTO SOCIOECONOMICO	24
6.1	<i>Popolazione</i>	24
6.2	<i>Attività turistiche</i>	25
6.3	<i>Caratteristiche della struttura insediativa</i>	30
6.4	<i>Assetto attuale e previsto della rete viaria</i>	30