



**Autonome Provinz Bozen  
Gemeinde Wolkenstein**

Antragssteller

**Seggiovia Costabella srl**

Projekt

**Verlegung der Trasse des Sesselliftes  
"Costabella"**

**Spostamento del tracciato di linea  
della seggiovia "Costabella"**

**VORPROJEKT/PROGETTO DI FATTIBILITA'**

**PLANINHALT/CONTENUTO** Approfondimento

Alternative di progetto - confronto

**PLANNUMMER/ELABORATO** REL. 05.1

**PROGETTO**

A20/19

**STUDIO WINTERPLAN**  
Dr. Ing. Monica Borsatto

Via Mercato Vecchio 21  
39042 Bressanone  
Tel 0472/612614 - 3351219579  
info@winterplan.it

**RP ARCHITECTS STP SRL**  
Dr. Arch. Rudolf Perathoner

Strada Meisules 103  
39048 Selva Val Gardena  
Tel 0471/773320  
info@archperathoner.com

MwSt.-Nr. Part. IVA 02937860217

**PLANVERFASER/DISEGNATO DA**  
M.B.

**DATUM/DATA**  
03.03.2023

Diese Zeichnung darf ohne meine Genehmigung weder vervielfältigt noch Dritten zugänglich gemacht werden. Alle angegebenen Maße sind Rohbaumaße und müssen vor Baubeginn auf der Baustelle kontrolliert werden. Abweichungen sind der Bauleitung zu melden. Questo disegno non deve essere moltiplicato senza esplicito permesso e nemmeno reso accessibile a terzi. Tutte le misure si riferiscono al grezzo e devono essere controllate prima dell'inizio lavori presso il cantiere. La direzione lavori deve essere avvisata in caso di divergenze.

# SPOSTAMENTO DEL TRACCIATO DI LINEA DELLA SEGGIOVIA “COSTABELLA” APPROFONDIMENTO: ALTERNATIVE DI PROGETTO



Accesso attuale allimpianto COSTABELLA

**SOMMARIO**

1.	PREMESSA.....	3
2.	NUOVA LINEA COSTABELLA IN PROGETTO .....	6
3.	ALTERNATIVE DI PROGETTO.....	9
4.	VALUTAZIONE ALTERNATIVE DI PROGETTO .....	15
4.1	Metodo di valutazione.....	15
4.2	Componenti significative di progetto .....	16
4.3	Valutazione alternativa zero .....	18
4.4	Valutazione progetto di fattibilità .....	18
4.5	Valutazione alternativa 1 .....	19
4.6	Valutazione alternativa 2 .....	19
4.7	Confronto tra alternative .....	20
5.	CONCLUSIONI.....	20

## 1. PREMESSA

Lo studio di una nuova linea funiviaria COSTABELLA, che da sempre ha avuto la funzione di collegare il centro urbano di Selva di Val Gardena con il versante di mezzamontagna sul lato orografico destro della valle (verso Dantercepies, Vallunga, Risaccia, campi scuola) mette in evidenza più temi relativi al suo riposizionamento.

La posizione di questo impianto è da sempre caratterizzata dalla stazione di valle posta all'interno dell'ambito urbano di Selva di Val Gardena e fin dalle sue origini nel lontano 1938 questa linea rappresentava l'accesso diretto alle piste da sci sul versante Costabella dal paese.



Figura 1: storici impianti del collegamento COSTABELLA

Tutti gli impianti che si sono di volta in volta sostituiti ai precedenti per esigenze di evoluzione tecnologica e turistica hanno trovato collocazione su questa linea che, con lo sviluppo del turismo invernale della Val Gardena, è definitivamente diventata il mezzo di collegamento – impianto di arroccamento per gli sciatori tra il centro abitato e la zona posta ad EST – NORD/EST del paese dove si sviluppano le piste e gli impianti Dantercepies – Risaccia - La Val e i campi scuola sottostanti.

A questa funzione di collegamento localizzato e arroccamento dal paese verso le aree sciabili, si è aggiunta con lo sviluppo turistico, l'esigenza di utilizzare l'impianto COSTABELLA anche come mezzo di collegamento transvallivo sci ai piedi VAL GARDENA – VAL BADIA e funzionale al circuito SELLARONDA ORARIO.



Figura 2: mappa sciistica, impianto COSTABELLA nel collegamento dell'area urbana di SELVA di VAL GARDENA con l'area sciabile posta ad EST - NORD-EST del centro abitato



Figura 3: mappa sciistica impianto COSTABELLA all'interno dei collegamenti transvallivi nel circuito SELLARONDA

L'impianto COSTABELLA ha quindi da sempre una funzione di trasporto funzionale dal centro abitato di SELVA DI VAL GARDENA verso le aree sciistiche.

Come tutti gli impianti nati per collegare il centro delle località turistiche alle aree sciistiche che si sviluppano all'esterno del centro abitato, anche l'impianto COSTABELLA non ha mai avuto la funzione di collettore degli utenti che arrivano in auto per accedere alle aree sciabili, al contrario è un servizio per gli abitanti e gli ospiti del paese che possono accedere direttamente alle aree sciabili dal centro abitato senza utilizzare l'auto e questa sua specificità è molto sostenuta dagli organi economici che operano nel paese di Selva, Associazione turistica e Scuole di Sci in primis.

L'impianto COSTABELLA si trova all'interno di un sistema di viabilità sciistica determinato dalla connessione e vicinanza con altri impianti, ed integrata con sistemi di trasporto urbano pubblico (skibus) o privato (taxi-navette).

Come in tutte le località ad alto sviluppo turistico, gli impianti che partono direttamente dal paese sono quelli dedicati alla mobilità delle persone residenti o ospiti in un contesto di accesso pedonale, al contrario degli impianti posti periferici rispetto al centro abitato, che per loro natura hanno disponibilità di spazi idonei per la realizzazione di parcheggi e che, nella gestione degli accessi alle aree sciabili, collettizzano il traffico veicolare.

In questo senso, un riposizionamento dell'impianto COSTABELLA vuole mantenere questa sua specifica caratteristica di arroccamento dal centro urbano e di servizio ai residenti e agli ospiti, mantenendo il più possibile un concetto di mobilità per le persone stanziali nel paese che escluda l'utilizzo di veicoli propri.

Sicuramente un aspetto peculiare dell'impianto COSTABELLA è anche quello di collegamento transvallivo per gli sciatori che percorrono il circuito SELLARONDA o che da Ortisei o Santa Cristina vanno verso Dantercepies o Val Badia, ma la prerogativa di far transitare gli sciatori all'interno del paese è assolutamente una caratteristica che il Comune di Selva di Val Gardena come anche l'Associazione turistica e le Scuole di sci che si sono espresse in merito non vorrebbero perdere, questa interazione tra paese e sciatori in transito è sempre stata per Selva una vetrina e un elemento distintivo rispetto alle altre località nel SELLARONDA.

È ovvio che essere un anello nel collegamento SELLARONDA impone all'impianto COSTABELLA un adeguamento in termini di capacità di portata oraria che sia funzionale al flusso di sciatori in transito senza però penalizzare i primi ingressi dei

residenti o degli ospiti che accedono direttamente all'impianto. Questo non è un aspetto secondario: non sarebbe funzionale un impianto di arroccamento da un centro abitato dove utente si trovasse ad affrontare interminabili code per sovraffollamento dovuto al transito degli sciatori in transito, in tal caso l'utente troverebbe estremamente scomodo questo servizio.

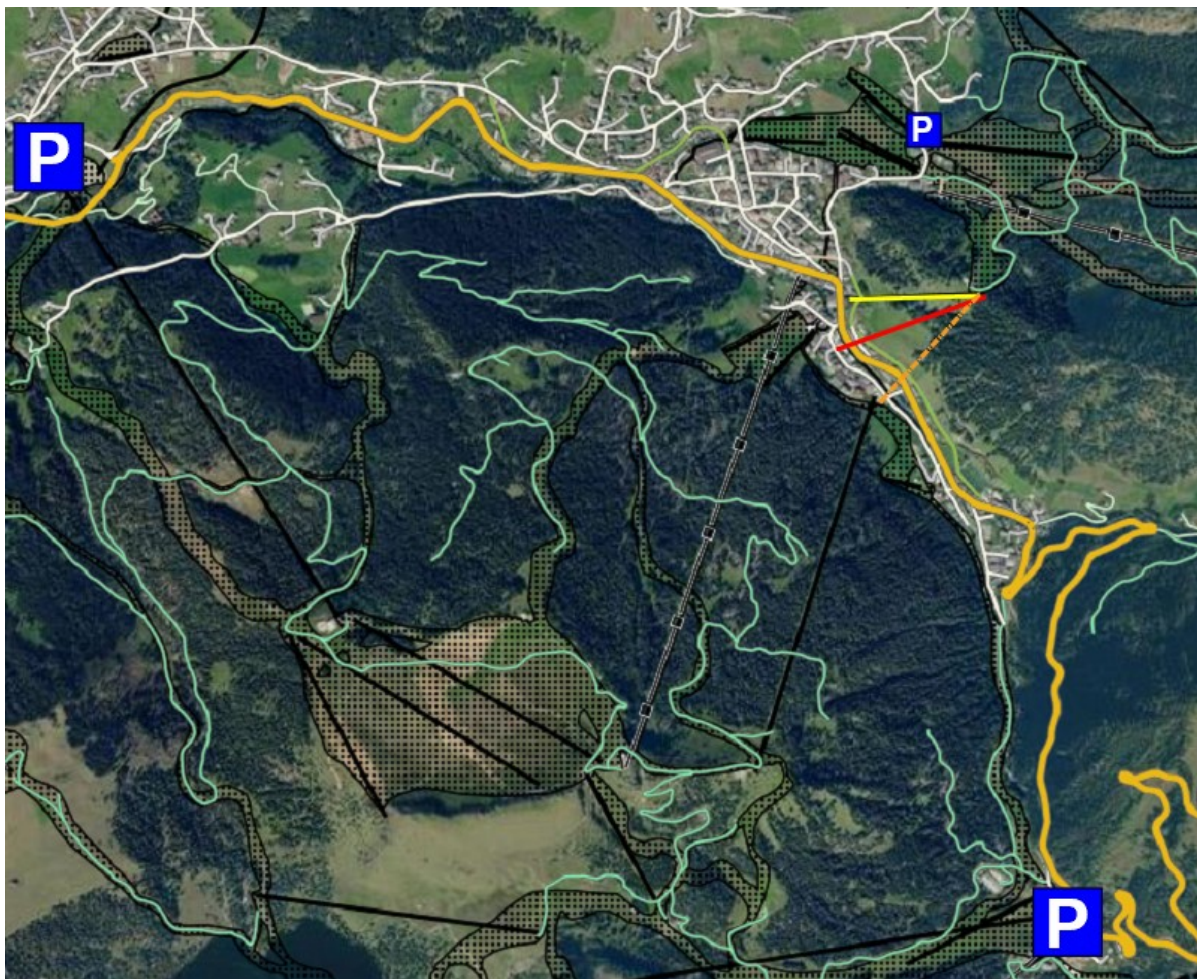


Figura 4: Il sistema di accesso degli sciatori presso gli impianti di Selva di Val Gardena prevede già due parcheggi principali a valle (SASSLONG) e a monte (PLAN DE GRALBA) del centro abitato e un parcheggio più contenuto presso l'area DANTERCEPIES. In un concetto di mobilità integrata gli impianti che partono dai centri abitati non devono prevedere grandi aree di parcheggio poiché questo andrebbe in contrasto con una gestione razionale della mobilità veicolare. Nella figura sono visibili: la linea funiviaria attuale (alternativa zero), in rosso la linea funiviaria proposta, in arancione tratteggiato una ulteriore alternativa (alternativa 2).

## 2. NUOVA LINEA COSTABELLA IN PROGETTO

L'attuale linea funiviaria COSTABELLA è costituita da una seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico realizzata nel 1997 sulla stessa linea del precedente impianto (seggiovia monoposto) ma a causa dei ridotti spazi a valle e ai problemi di imbarco ha dovuto porre un limite alla velocità dell'impianto e di conseguenza alla portata oraria. Inoltre, l'accesso all'impianto è disagiata, e prevede la salita degli

utenti attraverso una scala che permette il sovrappasso della SS242 con sci in mano e il successivo imbarco sci ai piedi con uno spazio di imbarco molto esiguo ricavato su una piazzola prima dei cancelletti dove gli utenti devono necessariamente ricavarsi uno spazio per indossare gli sci con notevoli rallentamenti nel traffico presso l'imbarco. Nei momenti di massimo afflusso questa situazione diventa molto problematica e causa grandi code presso l'impianto. Inoltre, l'accesso è particolarmente difficile per i bambini ed impossibile per portatori di Handicap.

Attualmente questo è l'unico impianto nel circuito SELLARONDA che presenta ancora queste problematiche di accesso presso i centri di valle.

L'impianto attuale è vecchio e per esso si avvicina anche il tema di una seconda revisione generale, per questo motivo la Soc. esercente COSTABELLA srl intende sostituire il vecchio impianto con un nuovo impianto più moderno e confacente alle esigenze sia tecniche ma soprattutto di mobilità che sono richieste non solo dalla situazione attuale ma soprattutto da una visione futura del servizio all'utente e di adeguamento al livello turistico richiesto per questa località anche per il periodo estivo. A fronte di questa situazione è stata fatta una approfondita analisi della situazione ed una attenta valutazione che ha portato la Società esercente alla presentazione del presente progetto di fattibilità che prevede la realizzazione di una cabinovia con veicoli da 10 posti su una linea diversa da quella attuale ma con la medesima funzione di collegare il centro abitato con il versante COSTABELLA.

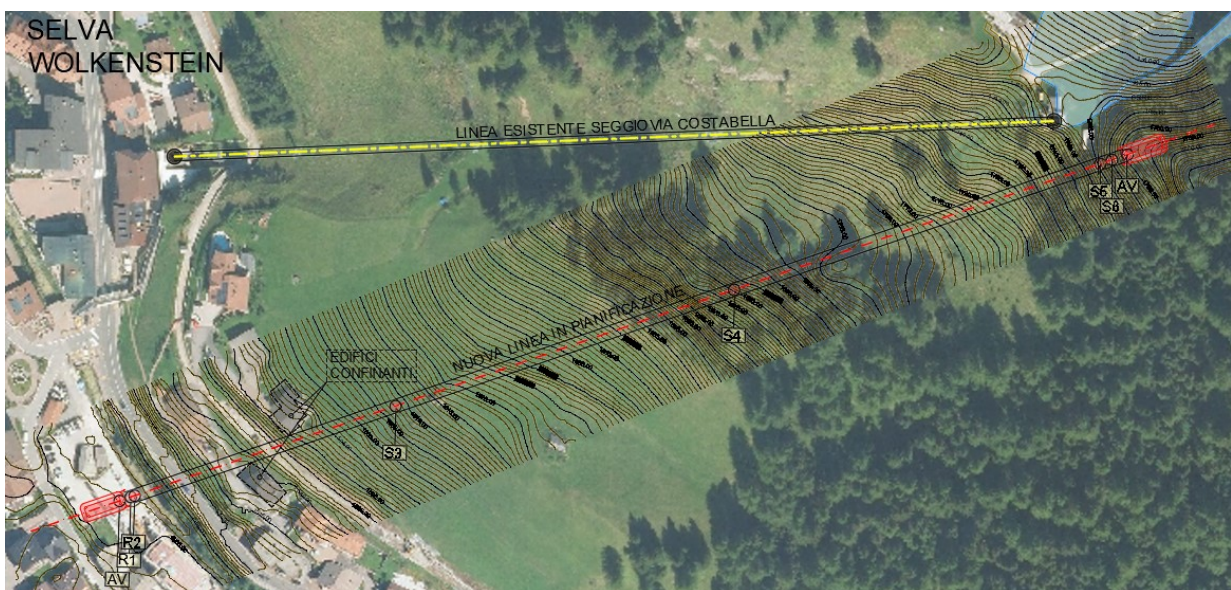


Figura 5: nuova linea funiviaria prevista (rosso)



Questa soluzione già approfondita nella relazione tecnico-illustrativa del progetto di fattibilità, prevede lo spostamento della stazione di valle in un'area di facile accesso e di superficie idonea all'inserimento di un impianto di nuova generazione, che non implica l'attraversamento stradale della SS242 da parte degli sciatori che arrivano con gli sci da PLAN DE GRALBA (SELLARONDA) o da CIAMPINOI (collegamento transvallivo), che prevede di posizionare il piano di imbarco all'altezza della sede stradale esistente (Strada Ciampinei) consentendo l'accesso anche a utenti diversamente abili, **lasciando inalterata la sottostante superficie attualmente inquadrata urbanisticamente come zona parcheggio che può rimanere con la medesima funzione quindi sgombrata da strutture tranne quelle di fondazione e supporto della stele e dell'impianto.**

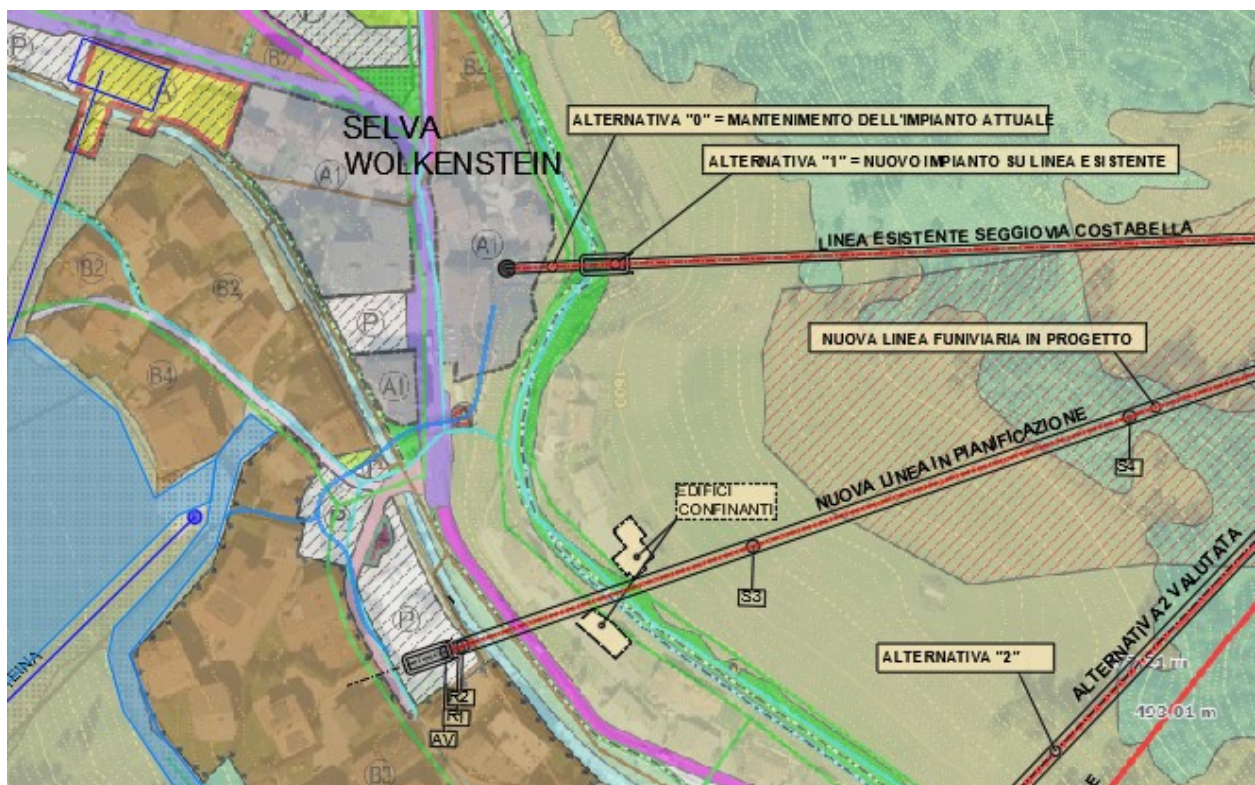


Figura 6: estratto dal PUC di Selva di Val Gardena - nuova linea funiviaria prevista (rosso)

In questa configurazione l'area destinata a parcheggio può essere mantenuta e risistemata in modo funzionale come **zona di parcheggio urbano e non parcheggio destinato all'impianto**, inoltre può essere razionalizzato l'accesso e reso finalmente funzionale alle esigenze del traffico sia degli sciatori che percorrono i collegamenti e che arrivano con gli sci dalle aree limitrofe sia degli utenti che utilizzano l'impianto come

primo accesso e che arrivano dall'area urbana di Selva di Val Gardena a piedi o con i servizi di mobilità pubblica o privata (bus e navette) senza incorrere in barriere architettoniche e trovando un impianto con una portata oraria adeguata allo smaltimento del traffico quindi senza la formazione delle lunghe code attuali.

L'impianto potrebbe inoltre prestare anche servizio estivo con possibilità di trasporto biciclette e potrebbe essere utilizzato dai residenti e dagli ospiti come mezzo di trasporto per un avvicinamento all'area Dantercepies e con adeguati percorsi in quota verso Vallunga.

La linea funiviaria in progetto prevede il passaggio per il primo tratto nell'area urbanizzata ma non prevede sorvolo di edifici. Nelle relazioni e tavole grafiche del presente progetto di fattibilità è chiaramente individuabile la linea proposta ed il tratto di linea che interessa la prossimità con edifici in linea.

Questo progetto è stato presentato nello studio di fattibilità dopo aver esaminato numerose altre possibilità. Sia il Comune di Selva di Val Gardena sia i principali operatori economici di Selva di Val Gardena (Azienda di promozione Turistica e Scuole Sci) si sono pronunciati a favore di questa soluzione.

### 3. ALTERNATIVE DI PROGETTO

Il riposizionamento della linea funiviaria COSTABELLA nasce dall'esigenza duplice:

- 1) sostituire il vecchio impianto con un impianto di nuova tecnologia che sia in grado di soddisfare le esigenze di portata oraria richieste dai collegamenti;
- 2) eliminare le problematiche relative all'accesso della stazione di valle mantenendo le caratteristiche di centralità dell'impianto rispetto al centro abitato di Selva di Val Gardena.

La linea proposta nel presente studio è quella che, da una profonda analisi di pianificazione, effettuata tenendo conto di tutte le esigenze, è risultata la soluzione che meglio rispondeva alle esigenze poste, tuttavia, sono state considerate varie alternative che sono emerse nel corso di questo studio e della sua pubblicazione e che vengono di seguito delineate.

**ALTERNATIVA ZERO:** L'alternativa zero equivale a non eseguire alcuna modifica rispetto allo **stato attuale** e mantenere in servizio l'impianto esistente fino a quando ci sarà la possibilità tecnica di poterlo esercire in sicurezza. Questa è l'alternativa prevede

il mantenimento dello stato attuale e quindi il permanere della situazione molto problematica in merito all'accesso all'impianto, della limitata portata oraria quindi il mancato adeguamento alle esigenze di traffico di sciatori, delle problematiche tecniche dovute alla vetust  dell'impianto che in un breve periodo non potr  comunque pi  essere mantenuto in esercizio perch  non potr  essere adeguato tecnicamente e quindi la sua sostituzione risulter  comunque necessaria.

## ALTERNATIVA 1:

Nel corso della pubblicazione del progetto   stato richiesto, attraverso osservazioni da parte di terzi, di valutare l'**inserimento di un nuovo impianto sulla medesima linea** alzando ulteriormente il piano di imbarco della stazione di valle in corrispondenza della strada ciclabile esistente. Questa richiesta   stata attentamente valutata verificando l'inserimento della stazione nella posizione proposta.

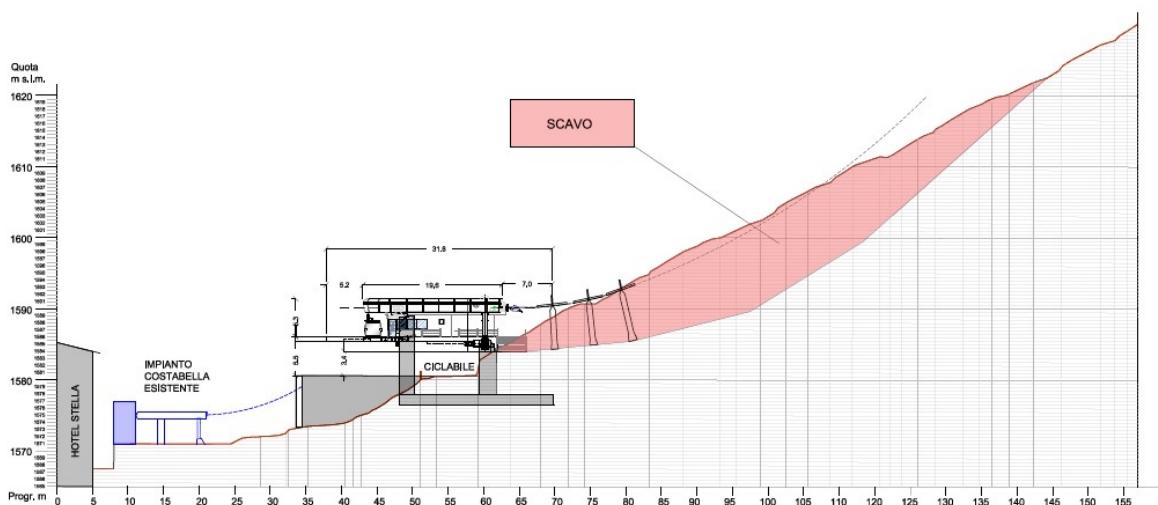
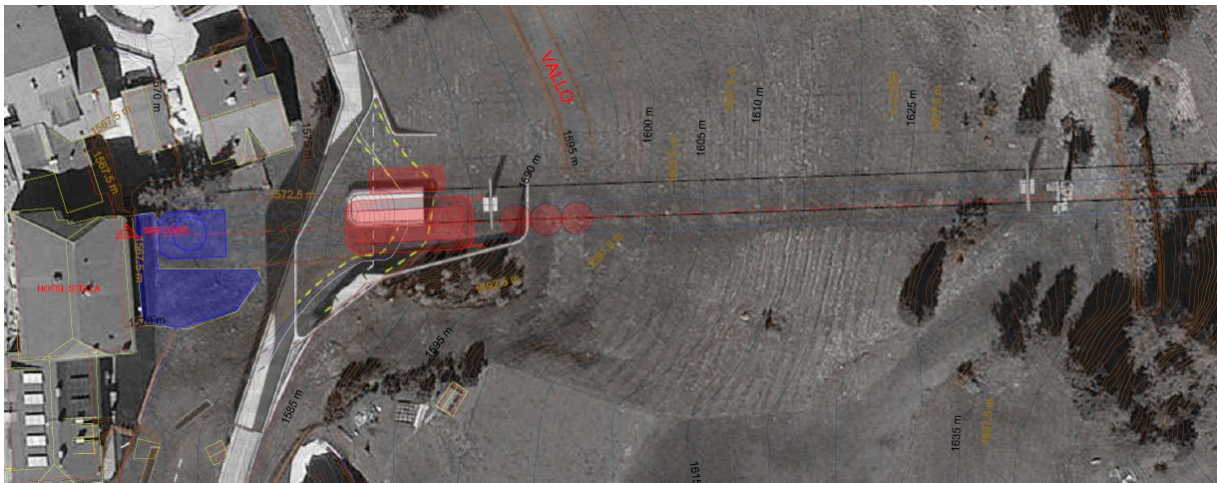


Figura 7: inserimento planimetrico ed in sezione della stazione funiviaria di valle nella condizione proposta in fase di osservazioni al progetto

Come si evince dalla figura sopra riportata è evidente che questa alternativa risulta molto problematica per l'assenza di spazi sufficienti al posizionamento di una stazione funiviaria. Per la morfologia molto acclive la collocazione della stazione a valle nella posizione proposta non è ritenuta fattibile sia per l'entità di scavo di cui necessiterebbe per l'inserimento della stazione che andrebbe ad intaccare in modo sostanziale il piede di tutto il versante e porterebbe notevoli criticità in merito alla stabilità globale del versante, sia per la forte ripidità della linea funiviaria nel tratto in uscita dalla stazione che, dal punto di vista tecnico, risulta estremamente critica. In questo caso anche il tema dell'accessibilità risulterebbe fortemente problematico, anche la proposta di raggiungere la stazione di valle con una serie di scale mobili e prevedendo un tunnel che passa al di sotto della strada è difficilmente proponibile sia dal punto di vista tecnico che economico e in ogni caso non risolverebbe l'accessibilità delle persone disabili.

### ALTERNATIVA 2:

La richiesta di valutare una seconda alternativa è emersa nel corso di un approfondimento del progetto di fattibilità assieme all'Ufficio Pianificazione Territoriale della Provincia di Bolzano Dr. Arch. Gottardi. L'alternativa 2 prevede la collocazione della stazione di valle nei pressi della vecchia stazione a valle della seggiovia biposto CIAMPINOI.

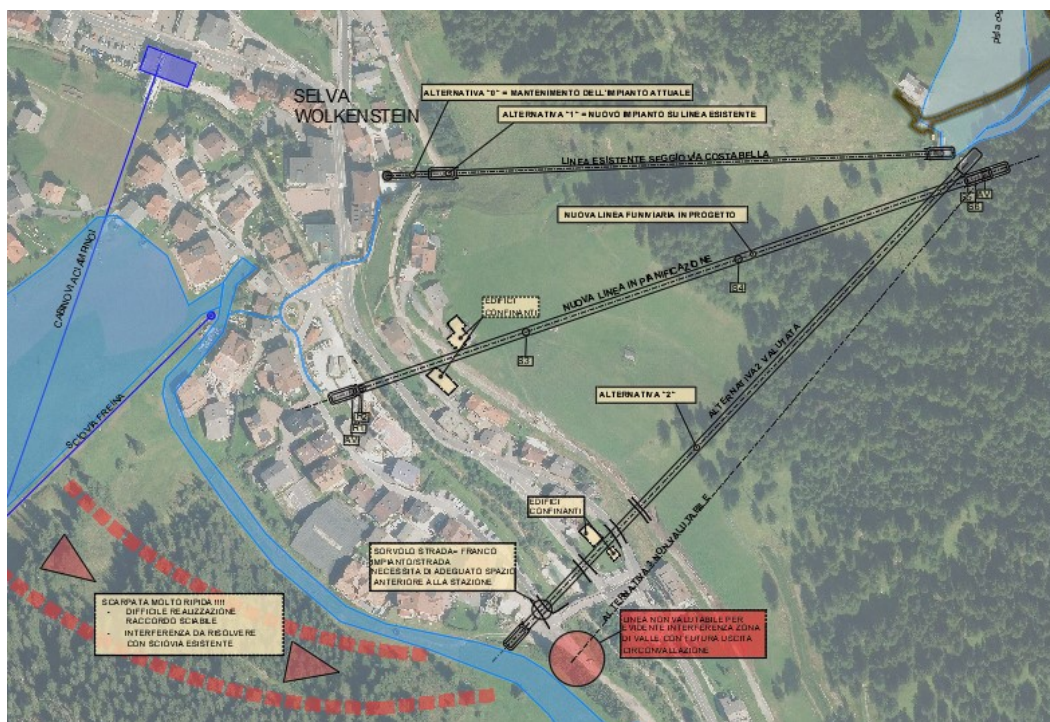


Figura 8: inserimento in planimetria delle alternative di progetto, l'alternativa 2 è rappresentata dalla linea arancione posta.

L'alternativa 2 inizialmente non era stata presa in considerazione poiché risulta molto decentrata rispetto all'area urbana e, pur potendo mantenere la funzione di collegamento sci ai piedi per gli utenti SELLARONDA che arrivano da PLAN DE GRALBA, perderebbe la sua funzione di arroccamento e anche il collegamento diretto degli sciatori che scendono direttamente da CIAMPINOI.

Un possibile tracciato di collegamento sciabile dal tratto finale della pista Ciampinoi o dalla sciovia FRAINA verso la stazione a valle della seggiovia biposto CIAMPINOI non è mai stato realizzato (anche se sarebbe sicuramente stato funzionale agli impianti dell'area CIAMPINOI).,

Per rendere fruibile l'impianto COSTABELLA ALTERNATIVA 2, dagli utenti che partono dall'abitato di Selva di Val Gardena, sarebbe quindi necessario realizzare un collegamento sciabile (SKIWEG) su un versante estremamente pendente, condizione che rende particolarmente critica la realizzazione di un tracciato sciabile sia dal punto della stabilità (consistente scavo che taglia una scarpata ripida) sia dal punto di vista dell'impatto paesaggistico (scarpate molto rilevanti sia a monte che a valle).

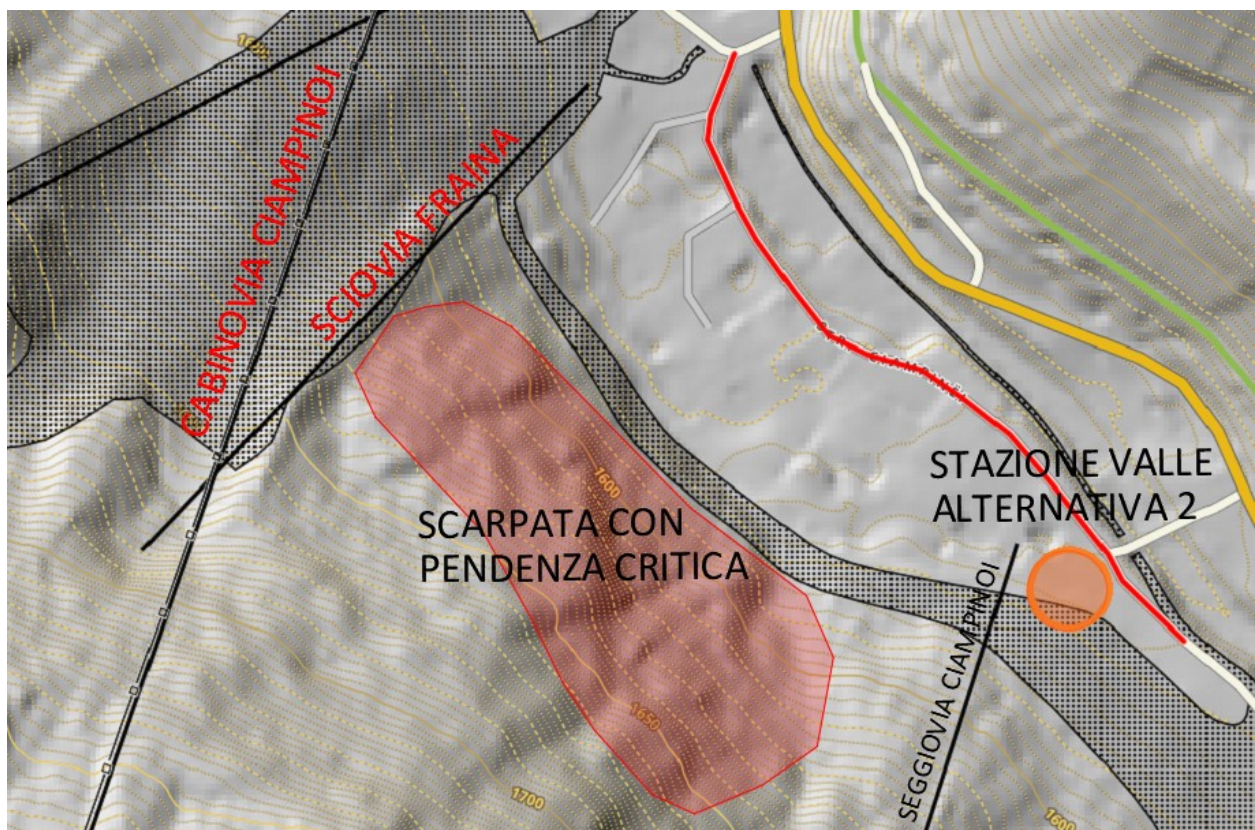


Figura 9: planimetria con curve di livello del versante posto tra la sciovia FREINA e la pista CIAMPINOI e la posizione individuata per la stazione di valle dell'alternativa 2

Probabilmente è questa la motivazione per cui non è mai stato realizzato un collegamento in questo punto.

Un altro tema di interferenza nella realizzazione di uno skiweg è la sciovia FRAINA che dovrebbe essere superata per accedere dalla pista ad uno SKIWEG di collegamento.

Si evidenzia che la collocazione della stazione di valle nei pressi della vecchia stazione della seggiovia biposto CIAMPINOI implica l'occupazione di un'area che è soggetta a più vincoli:

- interferenza con strutture esistenti dell'impianto Ciampinoi e con un possibile sviluppo di quest'area da parte della Soc. Ciampinoi.
- Interferenza con la realizzazione prevista della circonvallazione di Selva di cui allo stato attuale è nota solo una pianificazione ma non un dettaglio progettuale, non è possibile quindi prevedere l'entità di interferenza con quest'area.
- La stazione di valle dell'impianto, per un rispetto del franco verticale al di sopra della strada e di idonei spazi di avanzastazione, dovrebbe avere un piano di imbarco di circa 5 metri al di sopra della strada attuale e dovrebbe quindi prevedere idonee strutture di accesso al piano di imbarco dalla strada (scale mobili/ascensore).



Figura 10: fotografia dell'area di valle ALTERNATIVA 2

La posizione della stazione di valle è inoltre condizionata dal fatto che non può sorvolare edifici, quindi, risulta univocamente determinata come riportato in planimetria. Questa soluzione prevede comunque il passaggio in vicinanza ad edifici sia a valle sia lungo la linea, inoltre, si pone decentrata rispetto al centro abitato, necessita di una realizzazione di collegamento sciabile su un versante morfologicamente molto acclive, e presenta un piano di imbarco ad un piano superiore al piano stradale.

La stazione di valle si pone inoltre nelle immediate vicinanze della prevista uscita della nuova circonvallazione di Selva di Val Gardena con possibili ripercussioni sulla parte cantieristica che sebbene di carattere temporaneo possono essere molto problematiche da gestire.

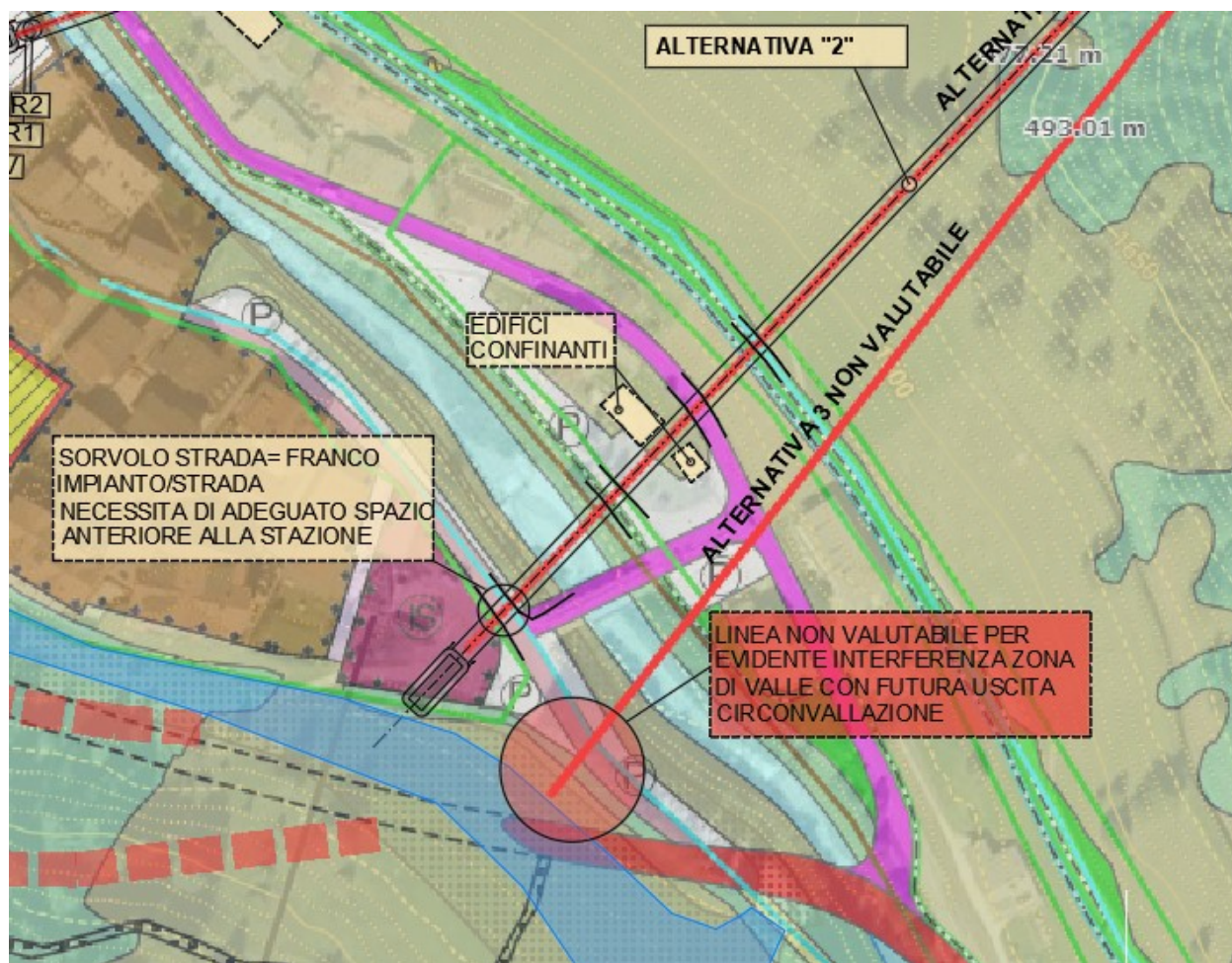


Figura 11: valutazione della posizione della ALTERNATIVA 2 su PUC. In evidenza l'uscita della circonvallazione prevista.

#### 4. VALUTAZIONE ALTERNATIVE DI PROGETTO

Sulla base di quanto descritto precedentemente viene di seguito presentato uno schema riassuntivo con un confronto tra le alternative esaminate per il riposizionamento della linea funiviaria COSTABELLA.

Il criterio di valutazione tiene conto di quali siano le componenti di progetto maggiormente significative ed esse vengono messe a confronto per determinare il loro peso nella valutazione.

##### 4.1 Metodo di valutazione

Per la valutazione delle azioni determinate dalle varianti considerate sulle componenti significative di progetto sarà utilizzato il modello AHP (Analytic Hierarchy Process) che si basa su una scala di priorità (gerarchia) tra i fattori considerati tramite confronti a coppia tra di essi determinando il loro rispettivo peso nell'analisi.

Questo metodo è basato su scale di valutazione logiche di tipo ordinale, che bene si prestano all'individuazione e gerarchizzazione delle azioni riconducibili all'intervento in esame, inoltre la rappresentazione delle valutazioni è di semplice applicazione e può essere facilmente letta da soggetti diversi.

Le componenti significative vengono reciprocamente valutate mediante una matrice di confronto a coppie attribuendo un valore a ciascuna componente rispetto ad un'altra

La matrice delle n componenti ambientali C.A. sarà quadrata di rango n

	C.i	C.i+1	C.i+2	C.i+n
C.i	1	x		
C.i+1	1/x	1		
C.i+2			1	
C.i+n				1



La matrice presenta 2 caratteristiche principali:

- tutti gli elementi della diagonale valgono 1.
- gli elementi esterni alla diagonale sono reciproci due a due.

Si può calcolare così la media geometrica per ogni componente e di conseguenza il peso ponderato di ogni componente *i*-esima in modo che la sommatoria di ogni peso *i*-esimo sia uguale a 1.

Dopo aver rilevato le più significative azioni di progetto per ogni componente ambientale verranno rilevati gli effetti che ogni alternativa comporta u ogni componente significativa di progetto.

Perm tale valutazione viene utilizzata una scala di confronto da zero a 5:

<b>COMPONENTE SIGNIFICATIVA DI PROGETTO (pesata 0→1)</b>		
↓		
<b>EFFETTO</b>		→ 1
		→ 2
		→ 3
		→ 4
		→ 5
		Negativo
		Moderatamente negativo
		Moderatamente positivo
		Positivo
		Decisamente positivo

Confrontando su una matrice di valutazione le componenti significative per ogni alternativa di progetto sarà facilmente individuabile un valore totale delle varie alternative ed un confronto tra loro.

#### **4.2 Componenti significative di progetto**

Da quanto è emerso nelle analisi precedenti si identificano le componenti più significative:

- 1. Accessibilità stazione valle**
- 2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva**
- 3. Interferenza st. valle rispetto edifici**

**4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici**

**5. Modifica paesaggio**

**6. Infrastrutture aggiuntive**

**7. Possibilità di esercizio estivo**

**8. Ripercussione economica intervento** (sia nella realizzazione sia a lungo termine sia per l'operatore economico principale sia per l'economia di zona).

Matrice di confronto tra le componenti significative:

COMPONENTI SIGNIFICATIVE	1. Accessibilità stazione valle	2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	3. Interferenza st. valle rispetto edifici	4. Interferenza linea funiviariae rispetto edifici	5. Modifica paesaggio	6. Infrastrutture aggiuntive	7. Possibilità di esercizio estivo	8. Ripercussione economica intervento	Media geometrica	Media ponderata
1. Accessibilità stazione valle	1,00	1,00	2,00	1,50	1,00	2,00	2,00	1,00	1,36	0,17
2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	1,00	1,00	1,50	1,20	1,50	2,00	2,00	1,00	1,35	0,17
3. Interferenza st. valle rispetto edifici	0,50	0,67	1,00	1,00	0,80	1,30	0,80	0,60	0,80	0,10
4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici	0,67	0,83	1,00	1,00	0,80	1,20	0,90	0,60	0,86	0,11
5. Modifica paesaggio	0,50	0,67	1,25	1,25	1,00	1,50	1,00	1,00	0,97	0,12
6. Infrastrutture aggiuntive	0,50	0,50	0,77	0,83	0,67	1,00	0,70	1,00	0,72	0,09
7. Possibilità di esercizio estivo	0,50	0,50	1,25	1,11	1,00	1,43	1,00	0,90	0,90	0,11
8. Ripercussione economica intervento	1,00	1,00	1,67	1,67	1,00	1,00	1,11	1,00	1,15	0,14
									8,11	1,00

Confrontando tra loro le varie componenti rispetto al progetto in esame si ottiene un loro valore relativo. I valori ottenuti nella precedente matrice di confronto sono riportati nella seguente tabella dalla quale risulta un valore relativamente alto delle componenti paesaggio e socio-economica.

## APPROFONDIMENTO ALTERNATIVE DI PROGETTO

COMPONENTE DI PROGETTO	PESO RELATIVO
1. Accessibilità stazione valle	<b>0,17</b>
2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	<b>0,17</b>
3. Interferenza st. valle rispetto edifici	<b>0,10</b>
4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici	<b>0,11</b>
5. Modifica paesaggio	<b>0,12</b>
6. Infrastrutture aggiuntive	<b>0,09</b>
7. Possibilità di esercizio estivo	<b>0,11</b>
8. Ripercussione economica intervento	<b>0,14</b>

### 4.3 Valutazione alternativa zero

1. Accessibilità stazione valle	Accessibilità a valle molto problematica	1
2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	Buona centralità nel centro di Selva	4
3. Interferenza st. valle rispetto edifici	Interferenza per attiguità con edifici a valle	1
4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici	Nessuna interferenza con edifici in linea salvo prossimità nel primo tratto di linea	5
5. Modifica paesaggio	Nessuna modifica del paesaggio	5
6. Infrastrutture aggiuntive	Nessuna infrastruttura aggiuntiva	5
7. Possibilità di esercizio estivo	Nessuna possibilità di esercizio estivo	1
8. Ripercussione economica intervento	Forte impatto socio-economico per il permanere della situazione attuale	1

### 4.4 Valutazione progetto di fattibilità

1. Accessibilità stazione valle	Accessibilità a ottimale con piano imbarco contigua al piano strada	5
2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	Ottima centralità nel centro di Selva e con connessioni sciabili	5
3. Interferenza st. valle rispetto edifici	Interferenza con edifici valle per inserimento in area urbanizzata	2
4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici	Interferenza di edifici in linea in area urbanizzata senza sorvolo (interferenza aerea senza prossimità di strutture impianto)	2
5. Modifica paesaggio	Modifica paesaggio con posizionamento linea sullo stesso versante della linea attuale .	2
6. Infrastrutture aggiuntive	Infrastrutture strettamente necessarie all'impianto funiviario	3
7. Possibilità di esercizio estivo	Possibilità di esercizio estivo molto comoda per pedoni e biciclette.	5
8. Ripercussione economica intervento	Impatto economico relativo alla realizzazione del nuovo impianto e relativo agli indennizzi dei proprietari dei terreni ed edifici, ritorno socioeconomico molto positivo	4

#### 4.5 Valutazione alternativa 1

1. Accessibilità stazione valle	Accessibilità a valle molto problematica	1
2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	Centralità poco significativa, la stazione di valle viene a trovarsi in corrispondenza della ciclabile posta altimetricamente a monte della strada principale	3
3. Interferenza st. valle rispetto edifici	Interferenza per diretta attiguità con edifici	1
4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici	Nessuna interferenza con edifici in linea salvo prossimità nel primo tratto di linea	5
5. Modifica paesaggio	Modifica del paesaggio per quanto attiene la zona di valle	3
6. Infrastrutture aggiuntive	Infrastrutture per accedere alla stazione di valle – area imbarco dalla zona di arrivo degli utenti (piano stradale principale) da attuarsi con scale mobili o similari.	1
7. Possibilità di esercizio estivo	Possibilità di esercizio poco funzionale per problematiche di accesso	2
8. Ripercussione economica intervento	Impatto economico molto rilevante per la creazione delle infrastrutture funzionali agli accessi di valle, ritorno economico e funzionale scarso.	1

#### 4.6 Valutazione alternativa 2

1. Accessibilità stazione valle	Accessibilità a valle semplice per sciatori in arrivo da PLAN DE GRALBA ma disagiata per gli accessi a piedi dal paese e per gli sciatori che provengono da altre zone.	2
2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	Centralità poco significativa, la stazione si trova decentrata rispetto al centro abitato e poco fruibile.	1
3. Interferenza st. valle rispetto edifici	Interferenza per diretta per attiguità con strutture esistenti dell'impianto/garage seggiovia Ciampinoi, Interferenza relativa ma importante in fase di cantiere con circonvallazione stradale prevista dell'abitato di Selva Val Gardena.	2
4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici	Interferenza di edifici in linea in area urbanizzata senza sorvolo (interferenza aerea senza prossimità di strutture impianto)	2
5. Modifica paesaggio	Modifica del paesaggio per quanto attiene la zona di valle	2
6. Infrastrutture aggiuntive	Infrastrutture per accedere alla stazione di valle – skiweg di collegamento poco fattibile.	2
7. Possibilità di esercizio estivo	Possibilità di esercizio poco funzionale per problematiche relative al decentramento dell'impianto	3
8. Ripercussione economica intervento	Impatto economico molto rilevante per la creazione delle infrastrutture funzionali agli accessi di valle e skiweg, ritorno economico e funzionale scarso.	2

#### 4.7 Confronto tra alternative

Applicando la metodologia sopra descritta è stato attribuito un valore da 1 a 5 (negativo – decisamente positivo) e pesato, secondo l’attribuzione dei pesi come esplicitato, ad ogni alternativa di progetto rispetto alle componenti significative di progetto individuate.

	ALTERNATIVA ZERO	Peso relativo	Valori pesati	LINEA IN PROGETTO	Peso relativo	Valori pesati	ALTERNATIVA 1	Peso relativo	Valori pesati	ALTERNATIVA 2	Peso relativo	Valori pesati
1. Accessibilità stazione valle	1	0,17	0,17	5	0,17	0,85	1	0,17	0,17	2	0,17	0,34
2. Centralità st. valle nell'abitato di Selva	4	0,17	0,68	5	0,17	0,85	3	0,17	0,51	1	0,17	0,17
3. Interferenza st. valle rispetto edifici	1	0,1	0,1	2	0,1	0,2	1	0,1	0,1	2	0,1	0,2
4. Interferenza linea funiviaria rispetto edifici	5	0,11	0,55	2	0,11	0,22	5	0,11	0,55	2	0,11	0,22
5. Modifica paesaggio	5	0,12	0,6	2	0,12	0,24	3	0,12	0,36	2	0,12	0,24
6. Infrastrutture aggiuntive	5	0,09	0,45	3	0,09	0,27	1	0,09	0,09	2	0,09	0,18
7. Possibilità di esercizio estivo	1	0,11	0,11	5	0,11	0,55	2	0,11	0,22	3	0,11	0,33
8. Ripercussione economica intervento	1	0,14	0,14	4	0,14	0,56	1	0,14	0,14	2	0,14	0,28
		tot	<b>2,8</b>		tot	<b>3,74</b>		tot	<b>2,14</b>		tot	<b>1,96</b>

Dalla tabella di confronto si ottengono i seguenti valori totali pesati:

ALTERNATIVA ZERO	2,8
PROGETTO FATTIBILITA'	3,74
ALTERNATIVA 1	2,14
ALTERNATIVA 2	1,96

## 5. CONCLUSIONI

Dalle analisi sopra riportate si evince che nel confronto tra le alternative, la linea funiviaria oggetto del presente studio di fattibilità risulta la più attuabile ovvero quella con il migliore punteggio.

Si ribadisce che per la sostituzione dell’attuale linea funiviaria Costabella sia di estrema importanza il mantenimento della sua storica funzione di collegamento/arroccamento dal centro abitato di Selva oltre alla sua funzionalità di collegamento sciabile che deve però essere adeguata all’attuale standard turistico, questo è auspicabile, non solo da parte dell’operatore economico principale e concessionario della linea funiviaria, ma dal

Comune di Selva di Val Gardena e dagli operatori turistici del paese (Associazione Turistica e Scuole di Sci) che si sono espressi in merito.

Una visione di insieme e una funzione all'interno di una mobilità integrata deve essere un viatico per un necessario investimento in un concetto di mobilità futura, anche nel periodo estivo, con la possibilità di connettere il servizio di trasporto persone su fune ad una rete di servizi di trasporto pubblico su strada, inoltre, deve essere considerata la possibilità di accesso facilitato all'impianto per chi si muove a piedi, in bicicletta, per famiglie oltre che per gli sciatori senza dimenticare gli utenti diversamente abili.

L'area attualmente inquadrata come parcheggio in area urbana, in corrispondenza della prevista stazione di valle dell'impianto in progetto, potrà essere mantenuta e riqualificata come parcheggio specifico per l'area urbana, in quanto la stazione a valle è prevista con imbarco a piano strada e non a piano parcheggio e lascia quindi libera l'area sottostante, inoltre, un impianto con la funzione di collegamento e arroccamento dal centro abitato non deve prevedere una zona parcheggio per gli utenti che accedono all'area sciabile con mezzi propri e che, necessariamente, potranno usufruire, come attualmente, delle idonee aree di parcheggio perimetrali senza intasare il centro abitato.