



*Funivia
Malcesine - Monte Baldo*
Lago di Garda

PIANO PROGRAMMA 2017 / 2018 / 2019



*Approvato dal Consiglio di Amministrazione il 23 dicembre 2016
Aggiornato dal Consiglio d'Amministrazione il 22 febbraio 2017*

01. PREMESSA

La Funivia Malcesine - Monte Baldo, Azienda Speciale E.L. Provincia di Verona, Comune di Malcesine e Camera di Commercio IAA di Verona, (nel seguito anche ATF), ha redatto il presente Piano Programma degli Interventi - PPI, il cui complesso degli interventi viene riunito sotto la titolazione “**INCOMING MONTE BALDO!**”, al fine di potenziare e ottimizzare la propria capacità di attrazione turistica, avendo ben presente il rilancio del turismo non solo locale ma esteso a tutta l’area del bacino Monte Baldo-Garda.

A tal fine viene esaminata in primis la situazione del turismo di riferimento in termini di presenze e di ampliamento della platea di utenti di quello che chiameremo il Sistema Funivia.

Nel Veneto, prima regione turistica d’Italia con oltre sessantadue milioni di presenze negli esercizi ricettivi, Verona si conferma seconda provincia, dopo Venezia, con 3,7 milioni di arrivi e oltre 15 milioni di presenze.

I 15 milioni di turisti sono, effettivamente, un record, che deriva da un incremento dell’oltre il 5% – circa 700.000 visitatori – sulle presenze rispetto al 2014. Non si può negare che questo successo sia stato favorito, anche, dalla critica situazione internazionale.

Il Lago di Garda ha attirato a sé il turismo che prima sceglieva il Mar Rosso e la Tunisia ottenendo un 70% di presenze straniere, fra le quali si consolida il Nord Europa – per lo più tedeschi, olandesi e danesi, anche se ha visto un calo delle presenze dei turisti russi (40.389 presenze, -24,20%) e cinesi (presenza irrisoria 0,11% sul totale).

Gli arrivi sul Lago di Garda ammontano a 2.600.862 milioni (+8,13% rispetto al 2014) e la somma delle presenze è di 12.012.256 milioni (+4,38% rispetto al 2014) e la permanenza media del turista è di 4,62 giorni.

Tra i turisti stranieri, che sono il 77,40% del totale, si confermano le provenienze dalla Germania e dai Paesi Bassi, che ammontano, rispettivamente, a 5.372.463 (+7,46%) e 1.516.709. Seguono i turisti originari dalla Gran Bretagna, dall’Austria, dalla Danimarca e dalla Svizzera.

Per quanto concerne i visitatori italiani, oltre a quelli del Nord Italia, si registra un aumento dal Sud Italia: Campania +15,42% e Calabria +16,37% e del Centro con il Lazio a +14,81%..

Dall’analisi dell’andamento dei flussi nel bacino del Garda/Baldo, appare in tutta evidenza che la capacità di attrarre flussi turistici da parte di un impianto funiviario come quello di ATF, con le connesse ricadute economiche sul contesto locale, deve tenere conto in primo luogo del bacino d’utenza da cui lo stesso può attingere e dell’andamento del settore specifico (*turismo montano*).

Nonostante i venti di crisi, si deve riconoscere che il comprensorio del Lago di Garda e quello del Monte Baldo hanno goduto di un *trend* di crescita e, in ogni caso, di sicura tenuta delle posizioni acquisite, a differenza di altre mete turistiche.

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

Il bacino di visitatori cui si può attingere è pertanto molto ampio visto che i frequentatori annui del Lago di Garda, comprendendo anche la sponda bresciana, sono circa 24 milioni e l'impianto è compreso nell'area vicinale (< 100 km) della città di Verona, la 4° per numero di turisti in Italia e a circa trenta dal casello di Affi, confluenza naturale delle direttrici di traffico provenienti dal Nord Europa e dal Nord e Centro Italia.

Le dinamiche di settore specifico (turismo montano) hanno fatto segnare un andamento positivo, addirittura migliorativo e in controtendenza rispetto al comparto generale.

L'*appeal* della montagna fa di queste aree il terzo prodotto turistico italiano, con una forte incidenza della domanda domestica (che genera il 61,3% delle presenze in montagna), ma anche una costante crescita dell'interesse della montagna *made in Italy* all'estero e presso i visitatori stranieri, la cui folta rappresentanza è ben affermata su entrambe le sponde del Benaco.

Le destinazioni montane, infatti, sono sempre più meta di turisti stranieri (sia in termini di arrivi turistici che di presenze), superando la crescita rilevata a livello nazionale. Infatti, se nel complesso nell'ultimo decennio gli arrivi turistici verso le destinazioni di montagna crescono del +29% e le presenze del +13,9%, il contributo maggiore a tale andamento è imputabile al mercato internazionale (crescita degli arrivi del +34,6% e nel caso delle presenze del +26,1%).

Da questo contesto storico proviene la stessa crescita numerica dei visitatori della Funivia negli ultimi anni, con un sensibile incremento negli ultimi dieci fino allo storico valore del 2015 in cui si raggiungono le 450.000 presenze.

E' in questa situazione che dopo quattordici anni dal rinnovo dell'impianto si pone con urgenza il problema di ammodernare le strutture per adeguarle ai nuovi flussi di traffico e dare una risposta soddisfacente alla clientela che sempre di più sembra gradire l'offerta turistica rappresentata dalla funivia e dal suo circondario.

Rimane del tutto evidente che i nostri sforzi dovranno andare a soddisfare principalmente quella clientela che si avvale dei nostri servizi durante la stagione estiva perché da lì sopravvivono i maggiori introiti.

In quest'ottica il Consiglio di Amministrazione di ATF ha inteso fissare alcuni obiettivi di fondo:

- *realizzare servizi presso la stazione di partenza a Malcesine capaci di soddisfare la sempre crescente utenza in termini di parcheggio e viabilità;*
- *ottimizzare il parco sciabile creando dei loop e creando delle connessioni fra le piste in modo da rendere tutto il parco fruibile;*
- *concepire una serie di strutture migliorative per la funzionalità della funivia*
- *rendere la montagna fruibile a tutti, anche ai portatori di handicap.*

Fermi restando questi punti il CdA di ATF, in data 15 ottobre 2015 con la delibera 2/48 e successiva delibera d'aggiornamento del 23 settembre 2016 2/41, ha inteso che fosse redatto un piano progettuale, atto a soddisfare gli obiettivi sopra segnalati, concretizzato nei seguenti interventi:

1. *Parceggio auto coperto con relative opere accessorie di viabilità e opere compensative,*
2. *Nuovo parcheggio per battipiste e magazzino,*
3. *Skiweg da seggiovia di Pra' Alpesina a Pozza Stella,*
4. *Ristrutturazione fabbricato a monte della seggiovia,*

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

5. *Strada/pista collegamento Tratto Spino Pra'-Alpesina,*
6. *Sistemazione piste e paravalanghe,*
7. *Opere agibilità disabili,*
8. *Sistemazione piazzali e logistica*
9. *Sistema di innevamento virtuale*

Il PPI 2014/2017 di cui il quadro punto (2) presupponeva nella sua fattibilità finanziaria l'erogazione di un contributo a fondo perduto pari a circa € 8.100.000, replicando di fatto quanto concesso nel 2011 a fronte del progetto "Potenziamento dell'offerta turistica del Monte Baldo".

Questo PPI viene ora a cadere alla luce della pec prot. 12116 del 19.09.2016 del Comune di Malcesine in cui si comunicava che il Comitato dei Comuni di Confine della Provincia di Verona aveva deliberato unanimemente (04 agosto 2016) di destinare un contributo di 4.000.000 da investire nel comune stesso, quale fondo d'investimento per l'Area Vasta della Provincia di Verona.

E' del tutto evidente dunque che il piano proposto e approvato dal CdA, essendo di fatto dimezzato il contributo aspettato, non può essere attuato nelle sue specificità e conseguentemente deve essere ridisegnato in base a nuove esigenze e priorità, verificate in base a tempistiche diverse sia per l'entità dei finanziamenti, e la necessità di reperire le risorse relative, sia per le problematiche amministrative che, in un contesto come quello del Monte Baldo, sono particolarmente complesse e importanti.

Prioritario diviene dunque intervenire presso l'area della stazione di partenza di Malcesine per razionalizzare il sistema viabilistico attualmente in grossa sofferenza per il grande afflusso di auto e il sistema parcheggi oggi del tutto insufficiente.

Un altro intervento che si ritiene prioritario è la realizzazione della pista da sci virtuale della Pozza della Stella, intervento foriero di eccezionali sviluppi in considerazione della sua novità e in grado di dare certezze sciistiche d'inverno e d'estate senza falsare l'ambiente.

Al fine di redigere un progetto che abbia una valenza realistica nei confronti della possibilità finanziaria di ATF ogni singolo intervento viene, non solo progettato nell'ambito di un contesto unitario ma singolarmente viene sottoposto a un giudizio economico di fattibilità al fine di verificare l'effettiva funzionalità sia all'interno della complessa progettazione e strategia di ATF sia per verificarne l'impatto economico nei bilanci che tradizionalmente sono sempre redatti secondo criteri di estrema prudenza.

A seguito vengono illustrati i vari interventi che compongono il PPI 2017/2019 sotto il titolo "INCOMING MONTE BALDO", tenendo presente che tutti i costi individuati sono netti di IVA.

Il PPI attuale rielabora il precedente approvato il 03.10.2014 dal CdA, e, tenuto conto degli interventi già compiuti e alla luce del contributo concesso dai fondi FCC, ex ODI, (cfr. com. Comune di Malcesine pr. N. 12116 del 19.09.2016), prospetta nuovi interventi e riposiziona altri già presenti, sempre nell'ottica di un quadro generale di riferimento che organizza le varie funzioni in un contesto definibile, perseguendo lo sviluppo armonico di tutta l'attività in un ambito sinergico e delineando ogni azione in base alle esigenze.

L'obiettivo da raggiungere consiste sempre nel realizzare il SISTEMA FUNIVIA, cioè un ambito di riferimento in cui ogni intervento risulti finalizzato a creare sinergia con l'esistente, ai fini di un maggior utilizzo degli impianti e maggior redditività del complesso.

Per rafforzare tale concetto, il Piano Programma degli Interventi (PPI) viene riassunto e denominato quale "**INCOMING MONTE BALDO**", un unico nome e

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

un'unica etichetta per ribadire ancora il concetto di sinergia e di correlazione che deve essere il solco in cui agiamo.

E' del tutto evidente che ogni azione del PPI è, in primis, compatibile con la naturalità e la compiutezza eccezionale del panorama, primo termine di confronto e di attrattiva per il nostro impianto ma, nello stesso tempo, deve apportare un beneficio economico in termini diretti o indiretti.

In base alla tempistica che verrà individuata tenuto conto degli aspetti finanziari e burocratici, il PPI andrà aggiornato e rivisto per l'ottimizzazione delle attività di ATF

Il PPI 2017/2019 evidenzia la sostenibilità degli interventi in programma da eseguirsi con il ricorso al sistema bancario, a contributi pubblici (fondi FCC principalmente) e risorse proprie, mantenendo la liquidità da destinare ad accantonamenti per gli investimenti futuri, garantendo nel contempo il rientro dall'esposizione finanziaria accesa nel 2002 per la realizzazione della nuova Funivia Malcesine-Monte Baldo.

Il PPI è stato analizzato dal punto di vista economico in modo che ogni azione costituisca non solo un capitolo economico sostenibile ma, nel contesto generale dell'azienda, costituisca un motivo di sviluppo che possa contribuire a una maggiore funzionalità o ad una maggiore economicità dei servizi generali oppure condurre ad uno sviluppo in senso economico e sociale.

La concezione dei vari capitoli è stata elaborata delineando dapprima le criticità, poi le possibili soluzioni e l'analisi dei conti economici, individuando, dove possibile quando trattasi di interventi apportanti un beneficio economico diretto, i benchmark dell'investimento per poi definire i cash flow e il concreto programma di attuazione.

Il PPI viene supportato cronologicamente da un adeguato layout amministrativo che implementa quello finanziario, predisponendo per ogni azione precise linee di finanziamento, tenuto conto che le indicazioni economiche originano da stadi di fattibilità e i tempi di attuazione rimangono indicativi, soprattutto per l'incertezza legata ai fattori burocratici ed amministrativi.

La possibilità di un concreto sostegno economico per realizzare questi obiettivi era ed è consentita dalle norme contenute nella Legge Finanziaria 2010 che ha costituito il veicolo di finanziamento ora denominato FCC.

Senza riprendere la travagliata vicenda del progetto, nel 2011 denominato "Potenziamento dell'offerta turistica di Malcesine e del Monte



Baldo" si ricorda che dal primo luglio 2014 è subentrato a ODI un nuovo organismo decisionale costituito da più enti.

Il giorno 19 settembre 2016 il Comune di Malcesine (nota citata) ha notificato a mezzo pec ad ATF che il finanziamento da erogarsi da parte di FCC per lavori da tenersi nel territorio di Malcesine ammontava a € 4.000.000,00.

Il PPI ha dunque preso atto della comunicazione inserendo tale somma nella disponibilità di ATF per condurre a termine gli interventi programmati.

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

Il CdA del 23 settembre 2016 (del. 2/41), alla luce della comunicazione, ha inteso dare priorità all'iniziativa che contempla la realizzazione del parcheggio presso le ex Colonia Milanese a Malcesine in quanto risolutivi per risolvere in modo drastico la cronica mancanza di parcheggi per gli utenti della Funivia e la viabilità, decongestionando via Navene Vecchia limitando il traffico alla Gardesana nord.

Successivamente, in data 20 febbraio 2017, il Comune di Malcesine ha inteso inviare una comunicazione ad ATF in cui si prevedeva sostanzialmente una modifica dell'azione atta ad attuare l'intervento nell'area di proprietà comunale denominata ex Colonia Milanese.

L'intervento verrà attuato interamente dal Comune che si occuperà di costruire sia il parcheggio sia la sala polivalente sovrastante utilizzando i fondi FCC.

ATF, in funzione sia dell'accordo programmatico redatto con il Comune in sede di Concessione e di gestione delle aree sciabili, sia per problemi oggettivi di logistica viaria, si impegna a eseguire interventi viabilistici direttamente legati a un miglioramento sostanziale della viabilità, avviando e migliorando l'accessibilità alla funivia, decongestionando il traffico su via Navene Vecchia e sulla Gardesana orientale.

Pertanto il PPI viene rivisto in termini finanziari annullando il finanziamento FCC e il piano economico del parcheggio, sostituendo il tutto con un piano viabilistico .

02. PIANO PROGRAMMA PREGRESSO

Il PPI 2015/2017 riportava il seguente quadro sinottico:

CAPITOLO	TITOLO	IMPORTO €	2015 €	2016 €	2017 €
INTERVENTI SU ESISTENTE	REALIZZAZIONE NUOVO ACCESSO	94.000	94.000	-	-
	NUOVI TORNELLI E IMBARCO	125.000	125.000	-	-
	RISTRUTTURAZIONE SERVIZI IGIENICI	85.000	85.000	-	-
	ADEGUAMENTO PIAZZALE D'ARRIVO TRATTO SPINO	140.000	140.000	-	-
	CASSE AUTOMATICHE	120.000	120.000	-	-
	MIGLIORAMENTO CLIMA INTERNO ALLA STAZIONE	35.000	35.000	-	-
	RAZIONALIZZAZIONE DEI PERCORSI	20.000	20.000	-	-

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

	SOSTITUZIONE VETRATE VETTURE	90.000	90.000	-	-
	IMPIANTO ILLUMINAZIONE VIALETTO PRINCIPALE	20.000	20.000	-	-
	RISTRUTTURAZIONE PARCHEGGIO INTERRATO STAZIONE DI VALLE	130.000	130.000	-	-
INTERVENTI DI SVILUPPO	PRA' ALPESINA	400.000	400.000	-	-
	COLLEGAMENTO MULTIFUNZIONE DI PRA' ALPESINA	2.000.000	50.000	1.000.000	950.000
	ACQUISIZIONE DELLE SORGENTI D'ACQUIFERO	350.000	350.000	-	-
INTERVENTI STRATEGICI	* INTERVENTI DI SVILUPPO DELLA STAGIONE INVERNALE (ex fondi ODI)	11.571.069,93	-	-	11.571.069,93
	HOTEL LAJADIRA	3.000.000	800.000	-	2.200.000
	PARCHEGGIO COPERTO	3.200.000	1.000.000	-	2.200.000
TOTALE		21.380.069,93	3.459.000	1.000.000	16.921.069,93

Lo stato attuale degli interventi viene evidenziato nel quadro a seguito segnalando in verde gli interventi compiuti o in via di completamento e in rosso quelli che verranno stralciati nel PPI 2017/2019:

CAPITOLO	TITOLO	IMPORTO €	2015 €	2016 €	2017 €
INTERVENTI SU ESISTENTE	REALIZZAZIONE NUOVO ACCESSO	94.000	94.000	-	-
	NUOVI TORNELLI E IMBARCO	125.000	125.000	-	-
	RISTRUTTURAZIONE SERVIZI IGIENICI	85.000	85.000	-	-
	ADEGUAMENTO PIAZZALE D'ARRIVO TRATTO SPINO	140.000	140.000	-	-
	CASSE AUTOMATICHE	120.000	120.000	-	-

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

	MIGLIORAMENTO CLIMA INTERNO ALLA STAZIONE	35.000	35.000	-	-
	RAZIONALIZZAZIONE DEI PERCORSI	20.000	20.000	-	-
	SOSTITUZIONE VETRATE VETTURE	90.000	90.000	-	-
	IMPIANTO ILLUMINAZIONE VIALETTO PRINCIPALE	20.000	20.000	-	-
	RISTRUTTURAZIONE PARCHEGGIO INTERRATO STAZIONE DI VALLE	130.000	130.000	-	-
INTERVENTI DI SVILUPPO	PRA' ALPESINA	400.000	400.000	-	-
	COLLEGAMENTO MULTIFUNZIONE DI PRA' ALPESINA	2.000.000	50.000	1.000.000	950.000
	ACQUISIZIONE DELLE SORGENTI D'ACQUIFERO	350.000	350.000	-	-
INTERVENTI STRATEGICI	* INTERVENTI DI SVILUPPO DELLA STAGIONE INVERNALE (ex fondi ODI)	11.571.069,93	-	-	11.571.069,93
	HOTEL LAJADIRA	3.000.000	800.000	-	2.200.000
	PARCHEGGIO COPERTO	3.200.000	1.000.000	-	2.200.000
TOTALE		21.380.069,93	3.459.000	1.000.000	16.921.069,93

Come è evidente rimangono da eseguirsi sul preventivato solo gli interventi legati al collegamento multifunzione e alla sostituzione delle vetrate delle cabine, interventi che vengono posticipati ma comunque reimmessi nel PP 2017/2019.

In ogni caso va ricordato, a chiosa del Piano Programma 2015/2017, che ATF dichiarava che il progetto di riqualificazione invernale, fondato sul contributo pubblico di ODI, veniva posto in stand-by data l'incertezza sul finanziamento.

Gli interventi stralciati, dunque, riguardano:

- *gli interventi di sviluppo della stagione invernale erano articolati su più piani cronologici e economici, e prevedevano soluzioni complesse e onerose tali da non poter essere sopportati con i mezzi propri di ATF (il loro presupposto era legato alla disponibilità dei fondi ODI pari a circa € 8.100.000)*
- *l'acquisto e ristrutturazione del fabbricato denominato ex hotel Lajadira (la posizione amministrativa dell'edificio consiglia di soprassedere)*

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

- *il parcheggio coperto in ampliamento all'attuale (scelta scartata in favore dell'intervento ben più importante in termini di disponibilità di parking da eseguirsi con il contributo FCC nell'area messa a disposizione del Comune denominata ex Colonia Milanese).*

Per una corretta lettura si specifica che gli interventi a seguito descritti sono solo quelli definibili come strategici, mentre altri interventi, tipo sostituzioni di vetri cabine, sono considerati di normale programmazione e non vengono inseriti nel PPI.

03. PPI 2017/2019 "INCOMING MONTE BALDO" OPERE ACCESSORIE DI VIABILITÀ E OPERE COMPENSATIVE LOGISTICHE

Alla luce di quanto comunicato dal Comune di Malcesine viene stralciata la possibilità di costruire il parcheggio e la sovrastata sala polivalente limitando le opere da compiersi da parte di ATF a interventi viabilistici di ottimizzazione degli accessi alla funivia.

In particolare si tratta di allargare via Navene Vecchia, di rettificare la curvatura iniziale, migliorare l'innesto con la Gardesana sia da nord sia da sud e correggere l'innesto con il parcheggio a nord della funivia.

In via preliminare/prudenziale e in attesa di redigere progetti allineati con le altre opere che il Comune di Malcesine intende realizzare sulle aree limitrofe si predispone una cifra pari a € 3.000.000.

Id	OGGETTO	IMPORTO €
1	Via Navene Vecchia allargamento e rettificazione	900.000,00
2	Innesto Gardesana Occidentale sud	550.000,00
3	Innesto Gardesana Occidentale nord	550.000,00
4	Innesto Via Navene Vecchia nord	500.000,00
5	TOTALE COSTO DI COSTRUZIONE	2.500.000,00
6	Imprevisti 10 % di TCC	250.000,00
7	TOTALE DISPONIBILITA' CANTIERE (TDC)	2.750.000,00

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

8	Spese tecniche, amministrative, collaudi, bandi di gara allacciamenti ai pubblici servizi, ecc.	250.000,00
9	TOTALE COSTO OPERA (TCO)	3.000.000,00

04. PPI 2017/2019 “INCOMING MONTE BALDO” NUOVO PARCHEGGIO PER BATTIPISTA E MAGAZZINO SISTEMAZIONE PIAZZALI

Per l'esercizio della sua attività a monte, ATF si avvale di numerosi mezzi meccanici quali camion, mezzi di soccorso, d'opera e gatti delle nevi.

Dovendo far fronte alle stagioni invernali ed estive con la stessa intensità e le stesse precauzioni è giocoforza che tutti questi mezzi debbano trovare un adeguato alloggio, riparo e protezione contro furti e agenti atmosferici concetto estendibile anche tutte quelle attrezzature di impiego che fanno parte del patrimonio ATF.

Attualmente vi è un solo magazzino per il ricovero dei battipista ed è completamente occupato da questi e da materiale di vario uso.

La struttura si trova sotto il piazzale di arrivo della funivia a Tratto Spino e permette l'alloggio di due battipista più attrezzature di loro pertinenza parcheggiati uno di seguito all'altro.

Questa sistemazione, ancorché ottimale per quanto riguarda il periodo estivo dove i mezzi rimangono sostanzialmente fermi, diventa problematica durante l'inverno anche perché i gatti delle nevi sono tre e necessitano quantomeno del ricovero estivo come allo stesso modo motoslitte e mezzi d'opera.

È per questo motivo che si è pensato alla realizzazione sotto il piazzale di una nuova struttura da adibire a magazzino autorimessa, contigua a quella attualmente esistente.

Si tratterà dunque di scavare sotto tutto il piazzale per ricavare il posto per almeno un gatto delle nevi e altri mezzi d'opera oltre al magazzino ricambi della funivia che attualmente non esiste.

La superficie che si prevede di realizzare è di circa 350 m², area che verrà dimensionata esattamente in sede progettuale.

La realizzazione dell'opera, ancorché sempre difficoltosa dal punto di vista amministrativo, viene strettamente connessa alla sistemazione del piazzale e della logistica della funivia in superficie.

Infatti dovendo realizzare questo piano autorimessa, completamente interrato e il cui accesso avverrà a fianco dell'attualmente esistente, si procederà ovviamente alla risistemazione totale del piazzale.

Nel farlo si tiene presente che lo stesso attualmente funge, nel periodo estivo quale balconata panoramica sul quadrante sud est nord e d'inverno assume anche la valenza di snodo sciovuario fra le varie piste, quale punto di partenza per gli sciatori.

Ovviamente i piazzali che saranno completamente sotto scavati saranno arredati convenientemente nel pieno rispetto della fragilità ambientale e della bellezza panoramica del contesto in cui verranno realizzati.

A seguito si riportano i costi indicativi dell'opera, basilare per l'attività della funivia in quota.

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

Id	OGGETTO	IMPORTO €
1	Parcheeggio interrato dei mezzi d'opera Piano interrato: mq. 350 x 1.000 €/mq. = € 350.000,00	350.000,00
2	Sistemazione piazzali mq. 1.500 x 300,00 €/mq	450.000,00
3	Arredamenti, segnaletica, recinzioni view point panoramici	150.000,00
4	Copertura accesso stazione e comfort utenti in attesa	140.000,00
5	TOTALE COSTO DI COSTRUZIONE	1.090.000,00
6	Imprevisti 5 % di TCC	54.500,00
7	TOTALE DISPONIBILITA' CANTIERE (TDC)	1.144.500,00
8	Spese tecniche, amministrative, collaudi, bandi di gara allacciamenti ai pubblici servizi, ecc. 15 % TDC	171.675,00
9	TOTALE COSTO OPERA (TCO)	1.316.175,00

05. PPI 2017/2019 "INCOMING MONTE BALDO" SKIWEG DA SEGGIOVIA DI PRA' ALPESINA A POZZA DELLA STELLA E RECUPERO FABBRICATO A MONTE DELLA SEGGIOVIA

Il comparto sul quale si intende intervenire è quello localizzato all'arrivo della seggiovia di Pra' Alpentina di proprietà di ATF in località Belvedere.

Questo splendido sito è fortemente penalizzato dalla presenza di un fatiscente edificio di proprietà di Veneto Agricoltura, da escavazioni varie, elettrodotti e la zona appare completamente degradata e indecorosa per un sito di grande valenza paesaggistica qual è il Monte Baldo.

Il progetto analizzato ha tenuto conto degli interessi economici di ATF, coniugati nell'ambito di un progetto di recupero ambientale che tiene conto della valenza del sito e del suo attuale stato di degrado.

Mettendo mano alla progettazione si sono individuate due tipologie principali del recupero ambientale sostanzialmente legate a opere di manutenzione straordinaria della strada silvo-pastorale dalla Conca della Pozza della Stella all'arrivo a monte della seggiovia e al recupero dell'edificio.

Sono previste anche la demolizione dei manufatti in cemento e metallo fatiscenti e pericolanti, tralicci ferrosi di impianti di risalita dismessi, piccoli edifici in legno cemento a servizio di impianti, così come la rimozione di impianti di trasmissione

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

elettrica con predisposizione per l'interramento dei nuovi servizi e i ripristini post cantiere delle aree adiacenti all'arrivo della seggiovia e le aree di dismissione dei vecchi manufatti.

Per quanto riguarda prettamente di recupero ambientale è prevista anche la sistemazione e l'ampliamento del piazzale di accesso al deposito sottostante la stazione di arrivo della seggiovia con opere di consolidamento del sostegno realizzate con tecniche di ingegneria naturalistica.

Il fabbricato fatiscente, proprietà di Veneto Agricoltura, fermo restando la necessità di acquisirlo, viene prevista la demolizione e ricostruzione dell'edificio da realizzarsi con tecniche di bioedilizia (certificazione della sostenibilità da classificare in classe energetica A, dotazioni impiantistiche per alimentazione da fonti rinnovabili con impianto solare fotovoltaico secondo norma).

È compresa anche la dismissione della cabina elettrica esistente con i relativi tralicci e la realizzazione di una nuova cabina interrata secondo le specifiche norme ENEL con sistemazioni esterne e opere di collegamenti impiantistiche, oltre a quanto altro necessario per finire i lavori a opera d'arte.

La spesa prevista per la realizzazione del recupero ambientale dell'intero sito viene conteggiata come a seguito, avendo l'accortezza di considerare che all'interno della spesa non è compreso il valore del fabbricato da acquisire (indicativamente viene posto un costo, che andrà altresì valutato in maniera estremamente puntuale, pari a € 500.000).

<i>Id</i>	<i>OGGETTO</i>	<i>IMPORTO €</i>
1	Sistemazione strada Agro/silvo/pastorale	400.000,00
2	Demolizione manufatti fatiscenti ed impianti obsoleti	150.000,00
3	Opere di riqualificazione ambientale, sistemazione esterne ed accessi	300.000,00
4	Recupero di manufatti e corpi di fabbrica, sistemazioni esterne , impiantistica, opere provvisionali, sistemazioni varie	1.070.000,00
5	TOTALE COSTO DI COSTRUZIONE (TCC)	1.920.000,00
6	Oneri per la sicurezza, spese tecniche, amministrative, collaudi, bandi di gara allacciamenti ai pubblici servizi, ecc	591.118,00
7	TOTALE COSTO OPERA (TCO)	2.511.118,00

06. PPI 2017/2019 “INCOMING MONTE BALDO”

STRADA/PISTA COLLEGAMENTO TRATTO SPINO PRA' ALPESINA

La situazione logistica di Tratto Spino, specialmente nei riguardi del collegamento con la seggiovia considerata come stazione di partenza a Pra' Alpentina, è piuttosto problematica, fondamentalmente legata ad un percorso carraio il cui tragitto occupa quanto un tempo vicino ai 40 minuti.

Inoltre, durante la stagione estiva-invernale, è piuttosto problematico il collegamento con la seggiovia relegando tale impianto in un'area marginale rispetto al complesso totale turistico della funivia stessa.

Si deve però considerare che una delle piste più apprezzate dagli sciatori è la pista nera di Pra Alpentina, considerata dagli appassionati molto bella e di grande appeal.

È dunque necessario che ATF provveda a realizzare un sistema di accesso estivo/invernale che durante la stagione estiva permetta il collegamento più rapido possibile con la stazione di Pra Alpentina, e conseguentemente possa permettere anche la deambulazione in un ambiente confortevole e adatto a tutti, e durante la stagione invernale si possa fruire di questa strada quale pista di collegamento facile fra i due siti.

Attualmente infatti tale percorso invernale è piuttosto laborioso costringendo qualsiasi utente a scendere a valle attraverso una pista sia pure particolarmente bella ed interessante ma molto tecnica e difficile, tagliando fuori buona parte dei nostri utenti.

La strada silvo-pastorale di collegamento prevede pendenze molto lievi, ottenuti attraverso la realizzazione di due tornanti piuttosto ampi e di facile accesso in modo da poter avere durante la stagione invernale una pista facilmente percorribile anche da parte di persone poco esperte quali sono i ragazzi e i bambini della scuola di sci che si apprestano ai primi passi sulla neve sulla pista Paperino posta in sommità del Monte Baldo.

Il tracciato della strada è stato attentamente studiato con l'obiettivo di minimizzare i volumi di sterro e riporto lungo il tracciato, rendendo così il percorso il meno invasivo possibile dal punto di vista dell'impatto visivo e ambientale.

Per quanto attiene alle caratteristiche geometriche della piattaforma stradale, si è fatto riferimento al DM 6792/2001” Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”.

Per la sistemazione ambientale a completamento della realizzazione della strada forestale, oltre all'inerbimento delle scarpate, si dovranno piantumare delle nuove alberature per schermare visivamente la strada e per contenere lo spostamento delle polveri.

Si crede che tale strada/pista fra i due comprensori sia estremamente importante perché concretizza un percorso ad anello di tutto il sistema, raddoppia quasi la funzionalità e la lunghezza delle piste servite nel comprensorio e soprattutto d'estate permette un collegamento diretto e rapido.

Tale collegamento servirà per l'alloggio di tutti i sotto servizi che sono necessari quali fognature, acquedotti e quant'altro possa servire.

Si tenga presente che l'importo sotto descritto è relativo all'intero percorso della strada in territorio della Regione Veneto e della Provincia Autonoma di Trento.

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

Ne consegue che l'importo relativo al tratto nel territorio Veneto assomma al 50 % dell'importo sottosegnato cioè € 1.120.000,00.

Id.	OGGETTO	IMPORTO €
1	Realizzazione strada agro/silvo/pastorale e opere di riqualificazione ambientale e di ingegneria naturalistica	2.000.000,00
2	Oneri di sicurezza	50.000,00
3	TOTALE COSTO DI COSTRUZIONE (TCC)	2.050.000,00
4	Spese tecniche, amministrative, collaudi, bandi di gara allacciamenti ai pubblici servizi, ecc	190.000,00
5	TOTALE COSTO OPERA (TCO)	2.240.000,00

07. PPI 2017/2019 “INCOMING MONTE BALDO” SISTEMAZIONE PISTE E PARAVALANGHE

La conformazione del Monte Baldo in sommità viene evidenziata da declivi particolarmente ripidi e da situazioni di accumulo neve anomale rispetto ad altri siti.

Sostanzialmente l'intensità del vento e la ripidità dei versanti determinano in qualche punto delle situazioni pericolose, che vanno convenientemente previste e tamponate, soprattutto nella parte sud-est del comprensorio.

Per ovviare a questi inconvenienti sono previste da sempre adeguate strutture paravalanghe realizzate con cuspidi triangolari massicce in legno di larice saldamente fissate a terra e strettamente interconnesse fra loro, che hanno il compito di trattenere la neve e, in caso, di frantumare il fronte.

Queste barriere sono state posizionate più di 15 anni fa e di conseguenza è necessaria il loro riposizionamento e rifacimento in toto.

Trattasi di interventi particolarmente gravosi dal punto di vista lavorativo in quanto le barriere sono situate in settori privi di accesso carrabile, il che significa essenzialmente che tutto il materiale viene portato in quota da elicotteri, e il personale deve operare in sostanza senza mezzi d'opera in quanto la ripidità del versante non permette il loro utilizzo in condizioni di sicurezza.

La ripidità di certi pendii è tale che il personale opera solo convenientemente agganciato e in queste condizioni di lavoro si prevede il rifacimento di tutte le barriere antivalanghe.

Nel contempo è necessario provvedere alla pulizia di alcune piste che attualmente sono state poco utilizzate o meglio utilizzate solo in caso di forti nevicate

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

qual è per esempio la pista denominata Passo del Lupo che è da spietrare e da pulire dalla vegetazione arbustiva sviluppata negli ultimi anni.

Stante la necessità di aprire questa pista che serve di collegamento fra la Pozza della Stella e la Colma anche in condizioni di neve scarsa è necessaria la pulizia, lo spietramento e la livellazione della stessa oltre che delle altre.

Id.	OGGETTO	IMPORTO €
1	Rifacimento griglie paravalanghe in tronchi massicci di larice con demolizione degli esistenti	122.682,30
2	Opere di pulizia piste spietramenti, decespugliamenti, livellazioni	300.000,00
3	TOTALE COSTO DI COSTRUZIONE (TCC)	422.682,30
4	Oneri per la sicurezza 15 %	63.402,35
5	Spese tecniche, amministrative, collaudi, bandi di gara, ecc	43.000,00
08. PPI 2017/2019 "INCOMING MONTE BALDO" OPERE AGIBILITÀ DISABILI		
6	TOTALE COSTO OPERA (TCO)	529.084,65

ATF si è fregiata della certificazione (Village4All) di funivia aperta a tutti nel senso che è pienamente accessibile anche alle persone con disabilità motoria.

È del tutto evidente che, una volta che i nostri impianti sono agibili a queste persone, ci si debba porre il problema di rendere il più possibile agibile anche un percorso in modo da non vanificare la visita da parte di persone con diversa abilità.

La necessità di realizzare un intervento di questo tipo, nasce dunque dalla volontà di rendere accessibile a tutti un'area con un così alto valore naturalistico/paesaggistico, seguendo il principio dell'uguaglianza e della pari dignità e opportunità di ogni individuo.

Nella pratica della vita quotidiana, tuttavia, sono spesso negati alcuni dei diritti individuali inalienabili derivanti da tale principio: uno di essi, particolarmente importante, è il diritto all'accessibilità, ossia alla fruibilità complessiva dell'ambiente di vita e di lavoro.

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

La prima normativa per garantire l'accessibilità risale al 30 marzo del 1971, solamente, però di recente, si è presa maggiore attenzione al tema della progettazione "per tutti", soprattutto per ciò che riguarda il confort e la fruibilità dello spazio pubblico.

Gli individui disabili costituiscono una percentuale significativa e crescente della popolazione, non si considerano infatti solamente i disabili permanenti, ma anche quelli temporanei, quelli il cui handicap è una condizione naturale (le donne in gravidanza, le persone con bambini piccoli, i bambini stessi, gli anziani).

Si possono distinguere i diversi tipi di disabilità, basandosi sui raggruppamenti tradizionali suggeriti dal campo medico, per produrre una sorta di check-list per la progettazione degli spazi verdi:

- *Persone semiambulanti;*
- *Persone in carrozzina;*
- *Persone con handicap sensoriali;*
- *Persone con handicap mentali;*
- *Bambini disabili;*
- *Bambini tout court;*
- *Persone anziane.*

Progettare l'accessibilità degli spazi all'aperto significa rendere tali aree, conformemente al principio dell'equipotenzialità sociale di tutti gli individui, utilizzabili da qualsiasi persona: non da una ristretta utenza di individui normodotati né da una specifica categoria di disabili, ma dalla più vasta fascia di utenza possibile, ovvero dall'intera utenza effettiva, mista di bambini, giovani, adulti, anziani, sia sani ed efficienti che afflitti da limitazioni fisiche, sensoriali o mentali.

I disabili non preferiscono e non utilizzano strutture e spazi riservati, differenziali, "speciali", progettati e costruiti pacificamente per loro (ad eccezione gli spazi destinati all'attività sportiva).

Quindi mentre un tempo la quasi totalità delle strutture per disabili era collocata in luoghi separati (esempio sono i "giardini per ciechi"), da venticinque anni a questa parte si è scelta non più la segregazione del disabile ma la sua integrazione nella società, con finalità di tipo sociologico, estetico, economico.

Chi progetta gli spazi verdi deve porsi l'obiettivo di arrecare benefici all'intera collettività, di garantire il diritto all'accessibilità (agibilità, sicurezza, autonomia) a ciascun individuo, di incentivare un utilizzo del verde più consapevole e partecipe in tutti i gruppi sociali.

Non si deve dimenticare pur tuttavia che stiamo agendo in un contesto montano per cui la difficoltà di accesso da parte di persone non o parzialmente disabili alla mobilità è sempre piuttosto difficoltosa però non ci si può limitare a constatare questo fatto è necessario fare tutto il possibile per rendere la visita sul Monte Baldo il più accattivante possibile.

ATF si è mossa in quest'ottica e ha pensato di realizzare un percorso attrezzato anche per disabili, facilmente fruibile dagli stessi, che conduca dalla stazione di partenza fino al belvedere Nord, sopra l'attacco del sentiero del Ventrar.

L'intervento in progetto dunque si colloca sulla vetta del Monte Baldo e il sentiero avrà partenza dalla stazione d'arrivo della Funivia Malcesine Monte Baldo per arrivare al punto panoramico "Belvedere" situato circa 1,5 km più a Nord.

Questo percorso presenta una sola fondamentale criticità, cioè il raccordo fra il piazzale della funivia e il punto di percorso dorsale sul Monte Baldo, che viene superata attraverso una serie di rampe e di sentiero artificiale che rendono la salita fruibile da tutti.

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

Si è progettato di attrezzare per disabili questo sentiero perché porta ad un punto panoramico di eccezionale intensità visiva, una vera e propria balconata sulla parte nord del lago di Garda a strapiombo sullo stesso e contemporaneamente offre la piena visibilità di tutto l'Arco Alpino da est a ovest.

Il sentiero sarà ovviamente realizzato con materiali naturali compatibili con l'ambiente e di bassissimo impatto ambientale, sempre tenendo ben presente il sito particolarmente importante in cui ci troviamo.

Id	OGGETTO	IMPORTO €
1	Sistemazione sentiero tra Tratto Spino e strada Agro/silvo/pastorale	820.000,00
2	Cartellonistica e segnaletica	30.000,00
3	Oneri per la sicurezza	82.000,00
4	TOTALE COSTO DI COSTRUZIONE (TCC)	932.000,00
5	Imprevisti, spese tecniche, amministrative, collaudi, bandi di gara allacciamenti ai pubblici servizi, ecc	179.290,00
6	TOTALE COSTO OPERA (TCO)	1.111.290,00

09. PPI 2017/2019 "INCOMING MONTE BALDO" PISTA AD INNEVAMENTO VIRTUALE POZZA DELLA STELLA

La pista, denominata Pozza della Stella, si sviluppa su un costone esposto in facies nord est, è servita da un impianto di skilift e riporta i seguenti dati in sintesi (riferiti alla pista ad innevamento naturale):

Nome	Difficoltà	Lunghezza ml.	Larghezza media ml.	Superficie totale mq.	Quota partenza ml.	Quota arrivo ml.
Pozza della Stella		538	57,1	30.703	1.716	1.807

Ai fini di un corretto calcolo della possibile utenza si calcola il **Posto sciatore impianto (PS/I)** (capacità reale istantanea di un impianto di risalita) pari a 72,00; **Posto sciatore pista (PS/P)** (superficie totale della pista in mq, diviso per 200 sciatore in

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

evoluzione) pari a 150; **Portata della Pista (P)** (superficie sciabile netta divisa per la densità utile calcolata in sciatori/ettaro uguale a 50) pari ancora a circa 150.

La pista si presenta in ottime condizioni ben livellata e priva di soluzioni di continuità rappresenta da buche o altro.

Le problematiche relative all' innevamento artificiale sono state dibattute da anni e non è il caso di ripeterle ma solo di ricordare alcuni punti dirimenti:

- *La mancanza di acqua: l'unico approvvigionamento possibile è da Pra Alpentina con conduttore in quota fino a Tratto Spino, oppure attingimento dal laghetto artificiale da Pra della Stua. Gli importi in gioco sono estremamente importanti, dell'ordine di 5/7 milioni più i costi di esercizio.*
- *Le temperature: il cambiamento climatico limita a pochissimi giorni/anno le condizioni utili all' innevamento artificiale e al mantenimento della neve.*
- *Le caratteristiche della stazione di Malcesine, vocata al turismo estivo e non in grado di reggere economicamente con le limitrofe strutture invernali del Trentino e dell'Alto Adige.*

Tenendo presenti tali problematiche, si considera un intervento che denominiamo innevamento virtuale in quanto trattasi di innestare, all'interno dell'area classificata della Pozza della Stella, una pista in materiale sintetico che non rovini la superficie d'appoggio e mantenga il cotico sottostante.

Il materiale è studiato per non essere bagnato artificialmente e essere agibile ognitempo. La durata è sicuramente superiore ai 10 anni e abbisogna di scarsissima manutenzione (taglio erba e pulizia annuale). Con la larghezza prevista (20 metri circa) si possono fare gare di slalom, slalom parallelo ecc.

L'area si presta a ottimi sviluppi con inserimento di piste da tubing e snowboard (in questo caso sarà necessario un tappeto di servizio di circa 70 metri che potrebbe anche servire da risalita per campetto scuola che fruirebbe degli ultimi 70 metri della pista)

I punti di forza possono essere così riassunti:

- *Certezza sull'apertura invernale (ovviamente con il solo impianto in oggetto)*
- *sciabilità indipendente dalle condizioni di innevamento*
- *Scuole sci estive in un areale senza concorrenza*
- *Bacino d'utenza estivo oltre che invernale*
- *Spettacolarità del sito con sistemazione di pubblico e massima visibilità*
- *Novità e assenza di concorrenza*
- *Possibilità di sviluppo in senso di affiancamento (pista snowboard, tubing, parco snowboard ecc.*
-

I punti di debolezza sono legati alle problematiche burocratiche ed ambientali.

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

Le caratteristiche di massima della pista ad innevamento artificiale sono:

Nome	Difficoltà Innevamento virtuale	Lunghezza ml.	Larghezza media ml.	Superficie totale mq.	Quota partenza ml.	Quota arrivo ml.
Pozza della Stella		440	20	8.850	1.716	1.807

In queste condizioni la possibilità di portata della pista risulta di 44 persone contemporanee, che prudenzialmente viene ridotta a 40 conducendo al seguente prospetto:

QUADRO TECNICO ECONOMICO	
PISTA AD INNEVAMENTO VIRTUALE POZZA DELLA STELLA	
A) ACQUISTO ED INSTALLAZIONE	€ 900.000,00
A1) OPERE ACCESSORIE	€ 200.000,00
A2) OPERE SPECIALISTICHE	
a. Opera di ripristino della naturalità	€ 50.000,00
b. Segnaletica e didattica	€ 40.000,00
A3) TOTALE LAVORI	€ 1.190.000,00
A4) IMPORTO ONERE PER LA SICUREZZA	€ 10.000,00
A5) IMPORTO LAVORI	€ 1.200.000,00
A6) SPESE TECNICHE	€ 35.000,00
A7) IMPREVISTI	€ 65.000,00
A8) IMPORTO TOTALE INTERVENTO	€ 1.300.000,00

Alla luce dei dati precedenti il quadro riassuntivo seguente individua il break-even dell'iniziativa:

AZIENDA TRASPORTI FUNICOLARI MALCESINE – MONTE BALDO

PIANO DI EQUILIBRIO FINANZIARIO QUADRO TECNICO ECONOMICO	
Ipotesi iniziali:	
1. Costi come definiti al prospetto precedente	
2. Ticket su altre località simili (montagna, arrivo con mezzo funiviario) € 10,00 €/h	
3. Manutenzioni e personale da strutture analoghe	
4. Saturazione da superficie calcolata	
5. Periodo di utilizzo: la struttura è fruibile in ogni condizione in assenza di innevamento, in condizioni di pioggia, sole e neve. Sconsigliabile per nebbie molto fitte. In via prudenziale si sono conteggiati solo 200 g/anno considerando che ATF è in funzione mediamente per 280 g/anno.	
A) COSTO NETTO IVA (cfr. prospetto precedente)	€ 1.300.000,00
A1) MANUTENZIONI	€/anno 5.000,00
A2) PERSONALE n. 3 op. /anno x 30.000,00 €/anno =	€/anno 90.000,00
A3) AMMORTAMENTO 1.300.000,00/ 5 anni	€/anno 260.000,00
A3) TOTALE COSTI ANNO	€ 355.000,00
A4) RICAVI	
Costo ticket medio €10,00 ; Accessi ora max capienza 44 persone/h.	
Accesso considerato max 40 persone/h.; Ore di saturazione 5 h/giorno;Giorni di utilizzo max. 200 giorni/anno;	
Ricavi 10,00 € x 40 per/h. x 5 h./giorno x 200 giorni/anno =	€/anno 400.000,00
A5) BREAK- EVEN >	€/anno 355.000,00
Note: il ticket di 10,00 € viene assunto come valore iniziale per supportare lo start-up dell'iniziativa.	
Il numero degli utenti, supposto il turn over costante, è pari a 40.000, circa il 10 % degli utenti della Funivia	

10. PPI 2017/2019 "INCOMING MONTE BALDO INTERVENTO IN PRADA

Per questo intervento, che prevede una spesa di 3.600.000, si rimanda alla documentazione acquisita dal bando di gara indetto dalla Provincia di Verona e allegato Piano Industriale.

L'esito della gara è stato favorevole e si sta procedendo alla formulazione dei documenti per il rilascio concessorio.

11. PPI 2017/2019 “INCOMING MONTE BALDO” CONCLUSIONI

Dalla relazione precedentemente illustrata si può ben vedere come gli interventi previsti vengano risolti nell'ambito di un quadro generale d'insieme dove ogni azione diventa sinergica all'altra e dunque deve essere vista come parte di un tutto.

Infatti non avrebbe senso potenziare l'offerta turistica in vetta al Monte Baldo se non si pensasse di aumentare nel contempo i servizi a valle offrendo una maggior quantità di parcheggi, accessi più confortevoli ed immediati.

Si deve anche sottolineare che il PPI di cui si sono illustrate le azioni principali non è limitato a queste ma è supportato anche da una serie di interventi che potremmo definire minori ma che hanno la specifica funzione di raccordare fra loro le azioni principali, quali la climatizzazione della stazione di Malcesine, ticket-on-line, prenotazioni, casse automatiche, protezioni dal sole, informatizzazioni con app dedicata, ampliamento servizi igienici ecc.

Rispettando dunque le linee guida basilari, cui si è ispirato l'intero progetto, si riassume a seguito il prospetto indicativo dei singoli interventi che compongono il Masterplan.

QUADRO SINOTTICO INTERVENTI PROGRAMMATICI 2017 - 2019

Id	OGGETTO	IMPORTO
1	Viabilità stazione di partenza a Malcesine	3.000.000,00
2	Nuovo parcheggio per battipista e magazzino	1.316.175,00
3	Skiweg da seggiovia di Pra' Alpesina a Pozza della Stella e ristrutturazione fabbricato a monte della seggiovia	2.511.118,00
4	Strada/pista collegamento Tratto Spino Pra' Alpesina	2.240.000,00
5	Sistemazione piste e paravalanghe	529.084,65
6	Opere agibilità disabili	1.111.290,00
7	Pista ad innevamento virtuale Pozza della Stella	1.300.000,00
8	Impianti a fune di Prada	3.600.000,00
9	TOTALE PIANO FINANZIARIO	15.607.667,65
11	Totale Finanziamento ATF	15.607.667,65

Il Direttore
Ing. Enrico Luigi Boni