



# **Ökoinstitut Südtirol / Alto Adige**

**Istituto per uno sviluppo  
ecologico e sociale  
Institut für eine umwelt- und  
sozialverträgliche Entwicklung**

---

**Parco Naturale Adamello-Brenta**

**Piano di riqualificazione  
per la Val Algone  
Relazione**

Via Talvera 2  
I – 39100 Bolzano  
Tel 0471 980048  
Fax 0471 971906

[info@ecoistituto.it](mailto:info@ecoistituto.it)  
[www.ecoistituto.it](http://www.ecoistituto.it)

---

**Parco Naturale Adamello-Brenta**

**Piano di riqualificazione  
per la Val Algone  
Relazione**

**Maggio 2007**

Via Talvera 2  
I – 39100 Bolzano  
Tel 0471 980048  
Fax 0471 971906

[info@ecoistituto.it](mailto:info@ecoistituto.it)  
[www.ecoistituto.it](http://www.ecoistituto.it)

## Indice

1	Introduzione .....	1
2	Caratteristiche generali della Val d'Algone .....	1
2.1	Le strade di accesso.....	2
2.2	La regolamentazione degli accessi.....	3
2.3	I parcheggi.....	4
2.4	Gli attrattori .....	5
2.4.1	Attrattori della parte bassa della valle.....	5
2.4.2	Attrattori della parte intermedia della valle .....	6
2.4.3	Attrattori della parte alta della valle. ....	6
2.4.4	Distanze fra i principali attrattori della valle. ....	7
2.4.5	Sentieri e percorsi tematici .....	7
3	Fotodocumentazione .....	10
4	Le interviste .....	15
4.1	Conclusioni .....	23
5	I dati relativi al traffico .....	24
5.1	Dati relativi alla regolamentazione degli accessi in vigore.....	31
5.2	Conclusioni.....	33
6	Strategie per la riqualificazione della Val Algone .....	34
6.1	La Val Algone: una valle da illuminare.....	35
6.2	Proposte tematiche.....	36
6.2.1	La valle climaneutrale.....	36
6.2.2	Parte bassa della valle: la didattica e l'archeologia industriale .....	37
6.2.3	Parte alta della valle: l'area del silenzio e della contemplazione .....	37
6.3	Linee strategiche .....	38
6.3.1	Linea strategica 1: zonizzazione della valle e riqualificazione degli attrattori. ... .....	38
6.3.2	Linea strategica 2: adattamento delle possibilità di accesso in base alla zonizzazione proposta. ....	38
6.4	Scenari .....	39
6.4.1	Scenario 1: suddivisione della valle in tre zone e spostamento del punto di chiusura a monte. ....	39
	Strategie generali relative alla mobilità nello scenario 1 .....	43
6.4.2	Scenario 2: suddivisione della valle in due zone e spostamento del punto di chiusura a valle.....	48

---

Strategie relative alla mobilità nello scenario 2.....	51
6.4.3 Confronto fra gli scenari proposti e punti di forza e di debolezza .....	57
Indice delle figure.....	59
Indice delle tabelle .....	59
Indice dei grafici.....	60

## **I. FASE: ANALISI**

### **1 Introduzione**

La Val Algone, situata nella parte sud-est del Parco Naturale Adamello Brenta, si estende in direzione nord-sud ed è percorsa in tutta la sua lunghezza dal rio Algone.

La valle è caratterizzata da un'offerta molto variegata per quanto riguarda le attività che è possibile svolgerci. Si spazia dai campeggi per giovani e giovanissimi ai sentieri tematici, dalla possibilità di visitare siti di archeologia industriale, cave e gallerie, alla presenza di malghe, fino alla possibilità di praticare attività sportive quali arrampicata e mountain bike. In questo contesto è quindi estremamente importante definire una visione d'insieme, in modo che la valle sia percepita come parte integrante del Parco ed allo stesso tempo le numerose attività già praticabili abbiano un denominatore comune. Tanti sono i fattori da considerare, tra cui spiccano l'esiguità degli spazi a disposizione, la fragilità degli ecosistemi e le condizioni topografiche.

Il Parco Adamello Brenta si è dimostrato molto sensibile nei confronti dei temi della qualità dell'offerta e della mobilità sostenibile, iniziando già alcuni anni fa un percorso che, in collaborazione con i sette comuni della Val Genova e con Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige, ha condotto all'attuazione di un innovativo progetto in Val Genova.

Tale esperienza, valutata positivamente non solo dai turisti ma anche dagli operatori territoriali e dagli amministratori, è diventata modello a livello europeo ed ha permesso di allargare l'applicazione di principi simili anche ad altre zone del Parco, tra cui la Val di Tovel.

La valorizzazione sostenibile del territorio, la creazione bilanciata di specifiche offerte per le diverse tipologie di visitatori significa agire in modo strategico e coordinato, tenendo conto dell'informazione in tutti i suoi aspetti come tema di centrale importanza.

### **2 Caratteristiche generali della Val d'Algone**

La Val d'Algone è situata nella parte sud-est del Parco naturale Adamello Brenta e si estende in direzione nord-sud dalla Forra di Ponte Pià (fiume Sarca). Il solco vallivo principale è segnato dallo scorrere del Rio Algone, che percorre la valle in tutta la sua lunghezza; è delimitato ad ovest dai contrafforti della catena del Sabbion-Tov-Iron, mentre ad est è dominato dalla Cresta dei Camosci e dal Sottogruppo del Vallon. A nord la valle comunica con la Val Rendena attraverso i passi del Gotro (m 1.847) e Bregn de l'Ors (m 1.836). Dal versante ovest della valle confluiscono nel Rio Algone alcuni torrenti: il Rio Rodugol, il Rio Egranot e il Rio del Pinè; il versante est, a causa della differente qualità della roccia, è caratterizzato invece da una minore presenza d'acqua. La geologia della valle è, infatti, complessa: quasi ovunque predominano calcari e dolomie, ma nella sponda destra si nota la presenza di antiche arenarie e rocce ricche di quarzo, utilizzate per la lavorazione del vetro.

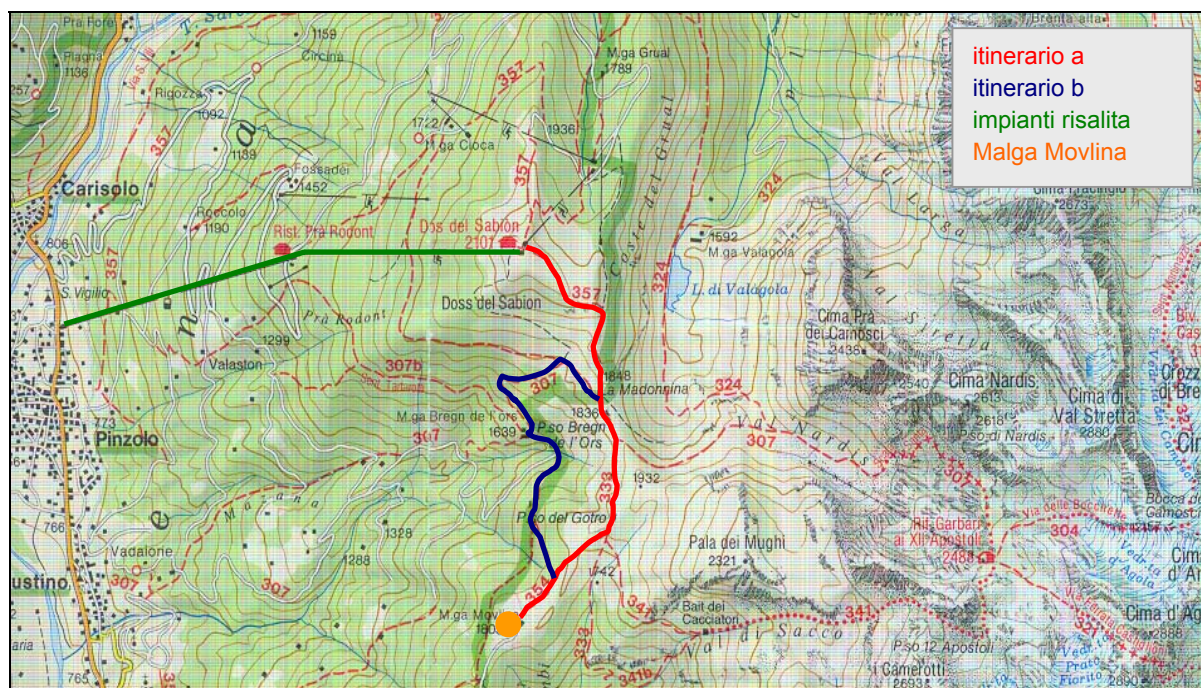
Nella figura 1 si può notare come, a livello amministrativo, la Val Algone appartenga in parte al Comune di Stenico ed in parte al Comune di Bleggio Inferiore. Per quel che riguarda il Comune di Stenico, è l'ASUC (Amministrazione Separata Usi Civici) che si occupa della gestione della valle, soprattutto per quel che riguarda l'assegnazione e la gestione delle "parti" di legna, il patrimonio silvo-pastorale e la gestione di alcuni edifici (come, ad esempio, malga Stabli).



Figura 1: I confini amministrativi della Val Algone (fonte: [www.pnab.it](http://www.pnab.it)).

## 2.1 Le strade di accesso

Il modo più diretto per accedere alla Val Algone, in autobus o in automobile, è attraverso la SP 34 Stenico-Ragoli, dal tornante che si trova circa a metà strada fra gli abitati di Stenico e Ragoli. È possibile anche l'accesso dalla Val Rendena tramite alcune strade forestali di proprietà del comune di Massimeno; la strada è comunque sbarrata all'altezza del tornante dopo malga Stablei, dove è stata delimitata un'area parcheggio destinata esclusivamente ai residenti nel comune di Massimeno. Un'alternativa all'accesso con mezzi privati si ottiene combinando impianti di risalita ed un'escursione a piedi: da Pinzolo si può prendere la cabinovia (partenza m 787, arrivo m 1.504) verso la località Pra Rodont e da lì, grazie ad una seggiovia, si può giungere al Dos del Sabion (m 2.101). Dal Dos del Sabion, tramite il sentiero n° 357 si giunge al Passo Bregn de l'Ors (m 1.836). Da lì si possono scegliere due alternative per arrivare a malga Movlina: tramite il sentiero 333 che porta al Passo del Gotro (m 1.847) e da lì verso malga Movlina (sentiero 354), oppure scendendo alla malga Bregn de l'Ors con il sentiero 307 e da lì proseguendo verso malga Movlina (sentiero 354). Entrambi gli itinerari sono ben segnalati ed adatti a tutti; l'unica differenza riguarda i dislivelli: il primo itinerario (Dos del Sabion-Passo Bregn de l'Ors-Passo del Gotro-malga Movlina) si svolge interamente in discesa con un dislivello di 298 m circa, mentre il secondo (Dos del Sabion-Passo Bregn de l'Ors-malga Bregn de l'Ors-malga Movlina) vede un dislivello in discesa di 462 m per il primo tratto, seguito da un percorso in salita per un dislivello di 164 m. I due itinerari sono illustrati nella figura 2.



**Figura 2:** itinerari di accesso verso malga Movlina e la Val Algone dalla Val Rendena.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, all'interno della valle non esiste un sistema di bus o trasporti alternativi al mezzo privato, ma è possibile raggiungere con i mezzi pubblici sia l'imbocco della valle dal versante delle Giudicarie sia i punti di partenza degli impianti di risalita in Val Rendena tramite le autolinee della Trentino Trasporti.

## 2.2 La regolamentazione degli accessi

La valle è percorsa in tutta la sua lunghezza da una strada carrozzabile che è asfaltata e in buone condizioni fino all'altezza dell'Albergo Brenta (1164 m). Da lì fino a malga Movlina la strada diventa sterrata. Le condizioni di questo tratto di strada variano a seconda del periodo, ma in generale sono discrete e la strada risulta percorribile, a velocità ridotta, con qualsiasi automezzo. Dal 2006 è entrato in vigore un accordo amministrativo fra il Comune di Bleggio Inferiore ed il Parco Naturale Adamello Brenta, che ha introdotto un sistema di regolamentazione degli accessi sul secondo tratto della strada, ovvero il tratto che va dall'Albergo Brenta fino al parcheggio nei pressi di malga Movlina. Qui di seguito vengono elencati i principali aspetti di questa regolamentazione, tratti dall'Accordo amministrativo stipulato in data 18/07/2006 fra il Parco Naturale Adamello Brenta ed il Comune di Bleggio Inferiore:

- nella zona a transito limitato il divieto di transito dei veicoli è totale:
  - nel periodo invernale dal 15/12 al 15/04 (periodo modificabile in base alle condizioni climatiche);
  - nelle ore notturne dalle 22.00 alle 4.00.
- al di fuori di queste fasce di divieto di transito totale è concesso il transito:
  - ad un massimo di 50 veicoli muniti di ticket emesso da un'apposita macchinetta situata vicino all'Albergo Brenta. Il ticket è a pagamento e la tariffa viene stabilita dall'Ente Parco in accordo con il sindaco del Comune di Bleggio Inferiore.

- È assicurato il transito senza ticket ed anche nelle ore notturne e nel periodo invernale:
  - ai veicoli adibiti alla sorveglianza del patrimonio silvo-pastorale;
  - ai veicoli impiegati per la gestione economica ed il mantenimento del patrimonio silvo-pastorale e degli immobili;
  - ai veicoli adibiti allo svolgimento di funzioni pubbliche o pubblici esercizi.
- È assicurato il transito senza ticket ed anche nelle ore notturne, ma non nel periodo invernale:
  - ai veicoli di proprietà ed utilizzati da soggetti aventi diritto di uso civico nel territorio comunale di Bleggio Inferiore e Lomaso. Questi veicoli devono essere muniti di un apposito pass rilasciato dall'Amministrazione Comunale;
  - ai veicoli di proprietà di soggetti che siano proprietari di un immobile in Val Algone;
- Inoltre possono transitare anche nelle ore notturne ma solo nei mesi da giugno a settembre i veicoli dei clienti che pernottano all'Albergo Brenta o al Rifugio Ghedina.

## 2.3 I parcheggi

Lungo la valle, in prossimità dei punti di attrazione più importanti, sono distribuite alcune aree parcheggio; inoltre, lungo la strada si trovano numerose piazzole in cui molti automobilisti lasciano la loro macchina, sebbene il parcheggio non sia esplicitamente consentito. Nell'elenco qui di seguito terremo in conto solamente i principali parcheggi autorizzati e segnalati:

- Parcheggio Rifugio Ghedina: si trova nei pressi del rifugio e può ospitare circa 30 autovetture.
- Parcheggio Albergo Brenta: è situato in corrispondenza dell'Albergo Brenta e offre posto per circa 35-40 autovetture. Attualmente all'interno di questa area di sosta è collocata la macchina per l'emissione dei ticket di ingresso.
- Parcheggio malga Vallon: è situato nel Vallon prima della sbarra sulla strada per malga Movlina; offre posto per circa 30 autovetture.
- Parcheggio malga Nambi: si trova nei pressi dei punti fuoco in località Malga Nambi e può ospitare circa 20 autovetture.
- Parcheggio malga Stablei: contiene circa 10 posti auto ed è utilizzato soprattutto da chi usufruisce degli appartamenti in affitto.
- Parcheggio malga Movlina: dista 5 minuti di cammino dalla malga ed è l'ultimo parcheggio di raccolta della valle. Conta circa 50 posti auto.

Inoltre si presentano alcune situazioni anomale a livello di parcheggio, che è necessario risolvere per una corretta regolamentazione dell'accesso alla valle:

- Parcheggio "palestra di arrampicata": la falesia, situata all'immediato imbocco della valle (all'esterno del territorio del Parco), non è dotata di un parcheggio per gli utenti, i quali normalmente sostano in una piazzola (alla destra della strada) che può ospitare 5 o 6 autovetture; spesso la piazzola viene completamente riempita e le altre macchine vengono lasciate ai bordi della carreggiata.



- Parcheggio del Comune di Massimeno: fra malga Stablei e malga Movlina la strada sterrata percorre per un breve tratto il territorio del Comune di Massimeno. In questa zona il comune stesso ha collocato una serie di divieti di sosta per i non residenti; questi ultimi sono invece autorizzati a parcheggiare. All'interno di un piano generale dei parcheggi nella valle è necessario risolvere situazioni come queste, per evitare che le regolamentazioni previste (ad esempio, aree di sosta ben delimitate e parcheggio consentito solo al loro interno) siano vigenti solo in alcune zone ed esplicitamente violate in altre.
- Parcheggio per raccoglitori di funghi: nei mesi di raccolta funghi si verificano due inconvenienti principali: il primo riguarda l'esaurimento dei ticket di ingresso alla valle già molto presto (prima delle 7.00), cosa che comporta l'impossibilità per molti visitatori di accedere alla parte alta della valle. Il secondo inconveniente è il fatto che i raccoglitori di funghi tendono a parcheggiare in corrispondenza delle piazzole lungo la strada, creando un'eccezione ad eventuali regolamenti.

## **2.4 Gli attrattori**

La Val Algone è una valle caratterizzata da una forte complessità di insediamenti antropici e di paesaggi naturali. Tradizionalmente, infatti, qui vengono ospitate numerose colonie e campi scout, soprattutto nella zona di malga Stabli. Inoltre si nota una discreta presenza di seconde case di residenti nei comuni di Bleggio Inferiore e di Stenico, concentrate soprattutto nella zona del Vallon, ed infine, nella zona a monte del Vallon si ritrovano numerose malghe, l'unica delle quali ancora monticata è la malga Movlina. Possiamo quindi dividere gli attrattori in base alla zona in cui sono localizzati.

### **2.4.1 Attrattori della parte bassa della valle**

Numerosi sono i punti di attrazione che si ritrovano nella parte bassa della valle (localizzata dall'ingresso fino all'Albergo Brenta):

- palestra di arrampicata: collocata sulla destra orografica prima dell'ingresso nel territorio del Parco Naturale, ospita una serie di vie di difficoltà media ed è utilizzata soprattutto nel periodo estivo, data l'esposizione poco soleggiata;
- malga Stabli: di proprietà dell'ASUC di Stenico, è situata a 1.300 metri di quota ed è stata recentemente ristrutturata e dotata di pannelli solari per riscaldamento dell'acqua ed illuminazione. Il complesso è costituito da due edifici distinti: il primo dispone di due camerate per un totale di 60 posti letto, cinque bagni, una sala giochi e uno spazio comune. Nel secondo edificio è situato un salone per il pranzo (50 coperti), una cucina con dispensa, altre due stanze da letto ed un'ampia sala per riunioni. Grazie all'equipaggiamento di cui è dotata ed alla presenza di ampi prati su cui è possibile piantare delle tende, la malga viene affittata nel periodo estivo da gruppi scout e parrocchie per campi estivi, campeggi o ritiri spirituali;
- Rifugio Ghedina: situato a 1128 metri di quota, è aperto da giugno a settembre ed è dotato di circa 10 posti letto. Data la facile accessibilità è frequentato soprattutto all'ora di pranzo da visitatori in giornata; i visitatori che si fermano per il pernottamento sono soprattutto mountain bikers. Di proprietà del rifugio è anche il rudere dell'antica vetreria, di cui rimane ben visibile la caratteristica ciminiera;
- Vetreria: è una delle più importanti testimonianze delle passate attività industriali nella Val Algone. L'attività della vetreria iniziò nel 1973 grazie all'estrazione del quarzo nella zona di Massimeno; la fusione del quarzo e la trasformazione del vetro

richiedevano un enorme calore, ed in poco tempo la zona circostante la vetreria fu quasi completamente disboscata per ottenere legna da ardere. Il picco di attività venne raggiunta a metà dell'800: in questo periodo la vetreria dava lavoro a quasi 100 persone. La chiusura definitiva venne, però, di lì a poco, a seguito di un incendio che nel 1855 devastò completamente l'edificio.

- Albergo Brenta: dotato di 19 posti letto è, insieme al Rifugio Ghedina, l'unica struttura ricettiva e di ristoro della Val Algone. Grazie alla vicinanza di un grande parcheggio di raccolta, è frequentato da molti visitatori di passaggio.

#### **2.4.2 Attrattori della parte intermedia della valle**

- Malga Vallon: di proprietà del comune di Bleggio Inferiore, è situata nella zona del Vallon a 1.210 metri di altitudine. Può ospitare fino ad un massimo di 25 persone e può essere affittata, nel periodo dall'1/04 al 31/10 a famiglie, gruppi ed associazioni. Nell'assegnazione hanno la precedenza i residenti del comune di Bleggio Inferiore (che possono usufruire di una tariffa di affitto agevolata) ed i gruppi e le associazioni senza scopo di lucro (per i quali l'affitto è gratuito). La malga è ristrutturata e dotata di alcuni pannelli solari e di un impianto a gas per il servizio cucina e docce. All'esterno è dotata di una campo da calcio e di varie zone pic-nic;
- Malga Nambi: situata a 1.375 metri, è raggiungibile in due modi: percorrendo il sentiero che dal Vallon porta a malga Movlina (sentiero didattico 3), oppure utilizzando la strada sterrata che dall'Albergo Brenta porta a malga Movlina. La malga è stata completamente ristrutturata dall'ASUC di Stenico, che l'ha successivamente assegnata in concessione al Parco Naturale Adamello Brenta. Attualmente lo stabile non è utilizzato, sebbene ci siano dei progetti per la sua destinazione; il progetto più realizzabile sembra quello di trasformare la malga in agriturismo e il Parco pare intenzionato a muoversi in questa direzione. La zona in cui è posta la malga è circondata da prati in cui sono presenti delle aree picnic autorizzate;
- Malga Stablei: la malga è situata a 1.529 metri di altitudine lungo la strada per malga Movlina e viene concessa in locazione ai soli residenti nel comune di Bleggio Inferiore per un minimo di tre giorni ad un massimo di quattro persone. Il canone è molto ridotto;
- Punti fuoco: la zona compresa fra l'Albergo Brenta e malga Movlina è dotata di alcuni punti fuoco attrezzati ed autorizzati dal Parco.

#### **2.4.3 Attrattori della parte alta della valle.**

- Malga Movlina: è sicuramente l'attrattore principale di questa zona della valle, data la posizione, il panorama che si può ammirare (Brenta meridionale e ghiacciaio dell'Adamello), e le varie attività che si possono svolgere. La malga è stata ristrutturata nel corso degli ultimi anni ed è l'unica della Val Algone ancora monticata; la gestione è affidata da sette anni a Simone Serafini, che porta avanti un'attività di allevamento ma non di produzione di formaggio.

#### 2.4.4 Distanze fra i principali attrattori della valle.

Origine	Destinazione	Distanza	Dislivello	Disl. in m	Durata ca.
bivio con statale	confine Parco	2,7 Km	606-847	241	
confine Parco	rif Ghedina	4,0 Km	847-1126	279	1 h
rif Ghedina	Albergo Brenta	150 m	1126-1162	36	7 min
Brenta	Vallon bivio con sentieri	650 m	1162-1188	26	15 min
Vallon bivio sentieri	Nambi via sentiero	1,5 Km	1188-1375	187	40 min
Nambi	Malga Movlina	5,5 Km	1375-1786	411	1,5 - 2 h
Rist. Prà Rodont	Malga Movlina su sentiero Tartarotti	4,0 Km	1504-1786	282	1 h

Tabella 1: Distanze fra le principali attrazioni in Val Algone.

#### 2.4.5 Sentieri e percorsi tematici

##### Sentieri didattici

Il Parco Naturale Adamello Brenta ha attrezzato la valle con tre sentieri didattici e autoguidati che vengono elencati qui di seguito:

- Sentiero didattico 1 “Thun animali del bosco”.

Dislivello: 70 m, tempo di percorrenza: 20/30 minuti, grado di difficoltà: turistico.

Il sentiero parte nei pressi di malga Stabli ed è stato attrezzato in collaborazione con Thun, che ha realizzato una serie di sculture che rappresentano gli animali più presenti nei boschi della valle. Il target a cui si rivolge questo sentiero è soprattutto quello degli utenti delle colonie e dei campi scout.

- Sentiero didattico 2 “Sentiero Val Algone”.

Dislivello: 204 m, tempo di percorrenza: 1 ora e 30 minuti, grado di difficoltà: turistico.

Il sentiero si sviluppa ad anello nella parte bassa della valle, fra l'Albergo Brenta e malga Movlina, e permette di ammirare l'antica vetreria e le cave di estrazione del quarzo.

- Sentiero didattico 3 “Sentiero malga Movlina”.

Dislivello: 615 m, tempo di percorrenza: 2 ore circa (solo andata), grado di difficoltà: escursionistico.

Il sentiero permette agli escursionisti che permette di raggiungere malga Movlina senza l'automobile con un percorso alternativo alla strada sterrata. È l'unico collegamento pedonale segnalato fra parte bassa e parte alta della valle.

## Sentieri segnalati

- Sentiero 359, “Sentiero del Valon”.

Dislivello: 1.134 m, tempo di percorrenza: 3 ore e 30, difficoltà: escursionisti esperti.

Il sentiero collega il Vallon alla Busa del Vallon inferiore, passando per la Busa Fonda.

- Sentiero 341.

Dislivello: 684 m, tempo di percorrenza: 3 ore circa, difficoltà: esperti.

Il sentiero parte dal bivio presso malga Movlina – Passo del Gotro ed arriva al rifugio XII Apostoli.

- Sentiero 341 bis.

Dislivello: 350 m, tempo di percorrenza: 1 ora, difficoltà: escursionisti.

Il sentiero collega la Val Nambi con il Baito dei cacciatori. Da qui, con il sentiero 341, si può raggiungere il Rifugio XII Apostoli.

- Sentiero 333.

Dislivello: 397 m, tempo di percorrenza 1 ora e 30, difficoltà escursionisti.

La segnalazione del sentiero parte dall’Albergo Brenta e si svolge per il primo tratto sulla strada carrozzabile per poi arrivare al Passo del Gotro. I dati qui riportati riguardano solamente la parte pedonale del percorso.

- Sentiero 350.

Dislivello: 391 m, tempo di percorrenza: 3 ore e 20, difficoltà: escursionisti.

Il sentiero parte dalla Val Manez e raggiunge un tornante sulla strada per malga Movline per poi piegare verso malga Plan. È una soluzione abbastanza lunga per raggiungere la Val Algone dalla Val Rendena o può essere solo percorso anche come breve escursione nel tratto che va dal tornante sulla strada fino a malga Plan (da cui è poi possibile raggiungere l’abitato di Massimeno).

- Sentiero 354.

Dislivello: 40 m, tempo di percorrenza: 30 minuti, difficoltà: escursionisti.

La segnalazione del sentiero 354 parte dal comune di Massimeno, da qui a piedi si raggiunge malga Plan ed in seguito malga Movlina per poi arrivare al Passo Bregn de l’Ors. Qui sono stati riportati il dislivello ed i tempi di percorrenza solamente del tratto che va da malga Movlina al Passo Bregn de l’Ors. Prima del Passo Bregn de l’Ors si incontra il bivio per il sentiero 307, per escursionisti esperti, che, dopo 640 metri di dislivello, conduce al Rifugio XII Apostoli.

- Sentiero 307.

Dislivello: 639 m, tempo di percorrenza: 3 ore circa, difficoltà: esperti.

Il sentiero parte dalla frazione Vadaione (Giustino), ma i tempi ed i dislivelli sono stati calcolati per quello che riguarda la tratta che passa per la Val Algone (quindi dal Passo Bregn de l’Ors). Il sentiero per esperti permette di raggiungere, anche con tratti attrezzati, il rifugio XII Apostoli e rappresenta un’alternativa più impegnativa al sentiero 341.

### 3 Fotodocumentazione



**Foto 1:** l'ingresso della Val Algone.



**Foto 2:** la strada nella prima parte della valle.



**Foto 3:** la centralina ENEL nella parte bassa della valle.



**Foto 4:** il rio Algone.

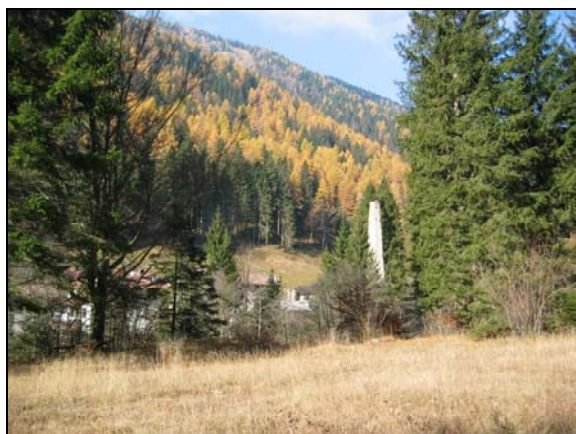




**Foto 5:** cartelli segnaletici lungo il primo tratto di strada nella parte bassa della valle.



**Foto 6:** malga Stabli.



**Foto 7:** la ciminiera dell'antica vetreria vista da malga Stabli.



**Foto 8:** l'inizio del sentiero THUN.



**Foto 9:** la strada di arrivo verso il Rifugio Ghedina.



**Foto 10:** il parcheggio del Rifugio Ghedina.





**Foto 11:** il parcheggio dell'Albergo Brenta.



**Foto 12:** la chiesetta nei pressi del parcheggio dell'Albergo Brenta.



**Foto 13:** il bivio al Vallon.



**Foto 14:** la malga Vallon.



**Foto 15:** il parcheggio del Vallon.



**Foto 16:** la strada che dal Vallon porta a malga Movlina.





**Foto 17:** malga Nambi.



**Foto 18:** punti fuoco autorizzati a malga Nambi.



**Foto 19:** malga Stablei.



**Foto 20:** la zona del comune di Massimeno con i divieti di sosta.



**Foto 21:** il parcheggio di malga Movlina.



**Foto 22:** malga Movlina.



**Foto 23:** punti fuoco autorizzati nei pressi di malga Movlina.



**Foto 24:** l'arrivo degli impianti da Campiglio di fronte a malga Movlina.

## 4 Le interviste

Nell'ambito del progetto di riqualificazione della Val Algone i dati raccolti durante i sopralluoghi ed i rilevamenti del traffico sono stati integrati con delle interviste ad alcuni soggetti coinvolti nello sviluppo e nella gestione della valle. I soggetti da intervistare sono stati scelti in quanto rappresentativi dei vari ambiti che rivestono un ruolo fondamentale nel processo di sviluppo locale; i settori presi in considerazione spaziano, infatti, dal turismo, all'economia, all'ambito politico fino a quello delle gestione più strettamente tecnica. Queste interviste possono essere considerate anche come un primo momento di confronto fra tutti i soggetti coinvolti e come l'occasione di elaborare e sondare nuove idee e nuovi progetti.

Le interviste sono state realizzate nelle giornate del 21 e del 27 febbraio 2007; i soggetti intervistati sono stati:

- Simone Serafini, affittuario e custode di malga Movlina;
- Giovanni Ferrari, custode forestale;
- Roberto Bombarda, consigliere provinciale;
- Flaim, assessore e consigliere comunale di Bleggio Inferiore;
- Livio Caldera, sindaco del comune di Bleggio Inferiore;
- Alessandra Odorizzi, direttrice APT Terme di Comano-Dolomiti di Brenta;
- Rosanna Parisi, presidente APT Terme di Comano-Dolomiti di Brenta;
- Daniela Ghedina, gestore del Rifugio Ghedina;
- Gianfranco Pederzoli, presidente dell'ASUC di Stenico;
- Luigi Sicheri, ex custode forestale della zona.

La metodologia seguita è stata quella dell'intervista semistrutturata: ad ogni intervistato sono state sottoposte le stesse domande, ma non sono state date delle opzioni per la risposta. Ciò significa che gli intervistati sono stati lasciati liberi di esprimere il proprio parere, anche per favorire l'emergere dei diversi punti di vista e delle diverse idee in merito allo sviluppo della valle.

Le domande sottoposte agli intervistati sono state le seguenti:

- Può definire i punti di forza della Val Algone?
- Che rapporti ci sono fra gli enti interessati nella valle ed il Parco?
- Una visione della valle per il futuro.
- Qual è il tipo di visitatore più frequente in valle? Che tipo di visitatore si auspica sia più presente in valle?
- Ci può elencare delle strategie e delle proposte concrete per la riqualificazione della valle? E riguardo alla mobilità? Quali sono i problemi e quali le possibili proposte in merito?
- Chi sono gli attori con i quali il Parco deve collaborare per la messa in atto di queste strategie e come?

Per chiarezza ed utilità nell'analisi, le risposte sono state raccolte in una tabella in cui sono state suddivise in temi generali di discussione:

<b>Tematica n°1: mobilità.</b>	
<b>Aspetti del tema</b>	<b>Considerazioni emerse</b>
<b>a) Gestione e regolamentazione degli accessi a numero limitato</b>	Per i rappresentanti dei Comuni è importante e necessario che sia i residenti che i proprietari di case possano accedere liberamente alla valle in ogni momento della stagione estiva.
	Alcuni soggetti mettono in evidenza i problemi creati dall'applicazione di un diverso trattamento a residenti e visitatori: ai loro occhi questo può portare a situazioni di conflitto e scoraggiare l'arrivo di nuove persone nella valle. In questo caso viene sottolineata la necessità di applicare gli stessi provvedimenti a tutti.
<b>b) Informazioni e personale addetto</b>	È stato messo in luce come il personale addetto sia poco formato, vi sia mancanza di informazione e si percepisca un senso di trascuratezza verso il visitatore.
	Mancanza di un punto informativo adeguato.
<b>c) condizioni e utilizzo della strada</b>	I gestori di alcune attività commerciali si lamentano della collocazione della sbarra che, a loro avviso, favorisce l'attività situata in prossimità del punto di chiusura e danneggia l'altra.
	Eccessiva velocità dei veicoli che entrano in valle. Molti intervistati sottolineano anche i comportamenti negativi di alcuni utenti autorizzati che non si fermano per il controllo delle autorizzazioni e mantengono una velocità troppo elevata.
	Il posizionamento della macchinetta ha creato un problema indiretto, inducendo alcuni utenti ad accedere dalla Val Rendena. Per bloccare questo flusso sono state collocate delle sbarre.

<b>c) condizioni e utilizzo della strada</b>	La coincidenza fra percorsi per mountain bike e percorsi per autoveicoli è pericolosa. I ciclisti scendono spesso a forte velocità.
	Mancanza di adeguati percorsi pedonali per chi vuole spostarsi a piedi lungo tutta la valle.
	Periodo in cui si riscontra il traffico più intenso (secondo la percezione degli intervistati): dalla seconda settimana di agosto fino al 30 agosto; dall'1 al 20 settembre (raccolta funghi); luglio e ottobre solo la domenica.
<b>d) proposte per la mobilità</b>	Effettuare lavori di manutenzione sulla strada e sulla massicciata.
	Spostare la macchinetta per i ticket in un punto che sia più visibile e più segnalato.
	Creazione di un punto informativo nei pressi della chiesetta recuperando un fabbricato dismesso (edificio Checot).
	Sostituzione della macchinetta e sua collocazione in un punto visibile, migliore manutenzione della macchinetta per evitare la mancata emissione di ticket ed i danneggiamenti (eventuale posizionamento di una tettoia).
	Costruzione di servizi igienici nei pressi del parcheggio di raccolta a valle di malga Movlina.
	Delimitazione chiara degli spazi del parcheggio nei pressi di malga Movlina.

<b>d) proposte per la mobilità</b>	<p>Si riscontra un giudizio positivo in merito a iniziative di mobilità alternativa, come ad esempio l'introduzione di un bus navetta. Diverse sono però le opinioni sull'attuazione delle misure: alcuni sostengono la necessità di preservare la libertà totale d'accesso per i residenti, altri ritengono che riservare due trattamenti diversi ai residenti ed ai visitatori possa portare a comunicare ai visitatori un'immagine negativa della misure applicate. Altri ancora propongono l'attuazione di alcune misure limitatamente ad alcuni periodi della stagione.</p>
	<p>Potenziamento dei servizi da Comano-Ponte Arche in occasione degli eventi organizzati in valle; giudizio sostanzialmente positivo riguardo all'organizzazione di un servizio di mobilità associato ad un evento. Viene evidenziata però la necessità di raggiungere una partecipazione più ampia di persone.</p>
	<p>Differenziare le modalità d'accesso in base ai periodi dell'anno ed alla fascia oraria; ad esempio in settembre i biglietti sono già esauriti prima delle 8.00 a causa della raccolta funghi.</p>

Tematica n° 2: punti di attrazione		
Aspetti	Punti di interesse	Descrizione
<b>a) aspetti naturalistici</b>	Panorama soprattutto da malga Movlina.	Tutti gli intervistati sono d'accordo su questi aspetti generali, soprattutto nell'affermare che il punto di forza della valle é il suo essersi preservata negli aspetti naturalistici. Accordo fra tutti anche sul fatto che il punto più spettacolare e bello della valle è sicuramente la zona di malga Movlina.
	Orso bruno e ungulati.	
	Flora.	
	Geologia.	
<b>b) aspetti antropici</b>	Campeggi e colonie.	È un punto controverso: alcuni intervistati sottolineano l'importanza dal punto di vista economico di questo tipo di campeggi; altri intervistati evidenziano l'impatto eccessivo che i campeggi hanno sul territorio e propongono uno spostamento ed un ridimensionamento degli stessi. I problemi creati dai campeggi sono sostanzialmente la produzione di rifiuti ed il rumore.
	malga Movlina.	È considerata da tutti uno dei punti centrali della valle per bellezza e posizione. Il gestore evidenzia come non sia valorizzata in pieno nella sua funzione di malga (eventuale produzione di formaggio o agriturismo), ma venga utilizzata solo per l'alpeggio di manze da carne. C'è un interesse da parte del gestore verso il recupero dell'attività casearia.
	Ex vetreria.	È un rudere che potrebbe essere recuperato come testimonianza di storia della valle (interesse per un eventuale recupero da parte del rifugio Ghedina, che ne è proprietario).
	Cave del belvedere.	Erano l'antica zona di estrazione del quarzo che veniva lavorato nella vetreria.
	Ponti.	Presenza sul Rio Algone di ponti storici da recuperare.
	Rifugio Ghedina/Albergo Brenta.	Sono le principali strutture ricettive della valle, é un'ospitalità di tipo tradizionale, pochi posti letto e tanti pranzi serviti soprattutto sabato e domenica.
	Sentiero tematico THUN.	Si trova nei pressi dell'Albergo Brenta e viene visitato soprattutto da ragazzi delle colonie e scout.

<b>b) aspetti antropici</b>	Percorso mtb.	Il percorso è inserito nel circuito Transalp ed è molto popolare soprattutto fra i mountain bikers tedeschi perché permette di arrivare in discesa nei pressi del Lago di Garda. L'APT sta realizzando delle brochures per promuovere questi percorsi.
	Palestra di arrampicata.	Collocata all'ingresso della valle, potrebbe rappresentare una buona attrattiva dal momento che è stata inserita in alcune guide di arrampicata.
	Accessibilità.	La direttrice dell'APT la definisce "montagna facile", per il presidente dell'ASUC questo aspetto può essere sfruttato per realizzare percorsi accessibili a portatori di handicap.
	Punto di accesso alle zone dei rifugi (soprattutto 12 Apostoli).	I gestori delle attività affermano che con l'introduzione del pedaggio la valle non ha più il ruolo importante di accesso ai rifugi; ora gli alpinisti preferiscono salire dalla Val Rendena.
	Forte Garibaldino	
	Malga Nambi	Ristrutturata dal Comune, deve essere ancora trovato un gestore per l'agritur. Gli intervistati sottolineano come la sua destinazione dovrebbe essere quella di agriturismo.
	Malga Stablei	Ristrutturata dal Comune, i suoi edifici vengono affittati a residenti.
	Valle "fossil free".	Alimentare la valle con fonti energetiche non fossili (cons. provinciale), ASUC e rifugi sottolineano l'importanza di portare l'elettricità. In particolare, l'ASUC considera questa tematica una priorità.
	Recupero di manufatti per realizzare un campus di geologia.	L'ass. Bombarda sottolinea la possibilità di qualificare la valle anche da un punto di vista scientifico prendendo spunto dalla geologia complessa della zona.
<b>c) proposte generali</b>	Equiturismo con realizzazione di una stazione intermedia a malga Nambi.	
<b>c) proposte generali</b>	Far partire dei percorsi pedonali segnalati e realizzare dei nuovi percorsi in alta quota solo per esperti ma non con vie ferrate.	



	Ecomuseo.	Consentirebbe di valorizzare la storia degli interventi umani sulla valle.
	Week end di fotografia naturalistica.	
	Eventi.	Ripetere alcuni eventi già realizzati (ad esempio il convegno sul silenzio con la notte del silenzio o serate di osservazione delle stelle). A questi eventi in passato è stato abbinato un servizio di mobilità che l'APT ha proposto. Pur se non è stato riscontrato un grande successo, c'è la disponibilità a ripetere gli eventi.
	Ripresa della produzione casearia.	Il gestore della malga auspica una collaborazione da parte del Parco per trovare delle strategie di ripristino dell'attività casearia.
	Aggiunta di un agriturismo.	Si auspica una collaborazione da parte del Parco anche nell'organizzazione della vendita di prodotti o nella gestione di un piccolo ristoro. Un altro aspetto sottolineato dal gestore è la possibilità di creare dei "pacchetti vacanza" grazie ai quali un visitatore può passare una settimana in malga.
<b>d) proposte su malga Movlina</b>	Ristrutturazione parziale e allacciamento a nuove fonti energetiche.	Nella previsione di riprendere l'attività casearia sarebbe necessario utilizzare molta più energia di quella attualmente usata.
	Realizzazione di servizi igienici nei pressi del parcheggio della malga.	Il gestore sottolinea la necessità di realizzare dei servizi igienici in zona parcheggio.
<b>d) proposte su malga Movlina</b>	Creare con il Parco un servizio di informazioni sulle attività della malga e del malgaro.	Spesso chi arriva è disinformato e non rispetta in pieno la malga sia come attività che come abitazione privata. Si propone di collocare anche dei tavoli e delle sedie fuori dalla malga per permettere ai visitatori di riposarsi.

Tematica n°3: target attuali e potenziali		
Aspetti	Target	Descrizione
<b>a) target di persone che già visitano la Val d'Algone</b>	Famiglie.	
	Mountain bikers soprattutto dalla Germania.	
	Colonie, parrocchie, ragazzi.	È un target su cui c'è disaccordo: sono una buona clientela per i rifugi, ma per altri intervistati i campeggi sono gestiti in maniera poco sostenibile e non bisognerebbe ampliarli, ma spostarli o riorganizzarli.
	Residenti.	
	Alpinisti.	I gestori sottolineano una diminuzione di questo tipo di visitatori da quando è stata chiusa la strada.
	Cercatori di funghi.	Visitano la valle soprattutto in settembre e nella prime ore della mattina e spesso esauriscono tutti i ticket già al mattino molto presto. È un target non molto apprezzato da chi vive la valle durante l'estate, soprattutto per i problemi di traffico creati.
<b>b) target di visitatori che si auspica siano più presenti in valle</b>	Mountain bikers.	Sono un target molto apprezzato perché spesso si fermano a pernottare anche la notte nelle strutture in valle. Gli operatori economici auspicano una maggiore presenza di questo tipo di visitatori. Tutti gli intervistati sottolineano la necessità di una riduzione della velocità delle mountain bikes in discesa.
	Villeggianti alle terme di Comano.	Per l'APT sarebbe importante includere la valle all'interno di pacchetti-soggiorno alle terme di Comano per poter usufruire di una vacanza di relax completa.
<b>b) target di visitatori che si auspica siano più presenti in valle</b>	Visitatori interessati ad un agriturismo "reale" (soggiorno di una settimana in malga o ristoro con i prodotti della malga).	Il gestore di malga Movlina si dichiara disponibile a dei "pacchetti vacanza" di vita in malga.
	Alpinisti.	È un target di cui i gestori del rifugio auspicano un ritorno.

## 4.1 Conclusioni

L'analisi delle interviste ha permesso di individuare alcuni punti strategici su cui è indispensabile lavorare per poter intervenire in maniera efficace sullo sviluppo della valle.

- Il punto cruciale è sicuramente rappresentato dal sistema di regolamentazione del traffico, che si rivela anche l'aspetto messo maggiormente in discussione da tutti gli intervistati. È importante sottolineare come sia diffusa la consapevolezza che una regolamentazione del traffico è indispensabile per preservare la tranquillità della Val Algone e di chi vi trascorre un periodo di riposo, ma è anche innegabile che la regolamentazione, così com'è strutturata, rappresenta un elemento controverso. In particolare, emerge fortemente l'esigenza di trovare un sistema che coniughi i diritti dei residenti con i diritti di altre categorie di utenti (visitatori, ecc...) e la protezione della natura e della quiete nella valle. Il sistema attuale (e ciò viene riconosciuto da tutti gli intervistati) è carente sotto alcuni aspetti tecnici e gestionali e molti soggetti ne sottolineano la poca "equità".
- In secondo luogo, ci sono le proposte per la valorizzazione della valle. Anche qui l'elemento traffico/regolamentazione svolge un ruolo fondamentale: tutti i soggetti intervistati riconoscono, infatti, le potenzialità della valle a livello di offerta turistica, ma emerge una difficoltà nel mettere a fuoco delle proposte strutturate, sia da parte delle pubbliche amministrazioni, che da parte degli operatori commerciali. Questo avviene proprio perché, nel corso degli anni, la discussione fra tutti gli attori si è sedimentata quasi esclusivamente sul tema degli accessi in modo strettamente tecnico (collocazione della macchinetta, orari di chiusura della strada).
- Per quanto riguarda le proposte di sviluppo della valle, è interessante notare come tutti i soggetti si dichiarino interessati, per varie ragioni, ad un'elettificazione della zona con fonti rinnovabili (in alcuni casi dei privati hanno già installato dei pannelli solari nelle loro proprietà). Anche per quanto riguarda il recupero e la valorizzazione dei manufatti di archeologia industriale, o la proposta di nuove attività nella valle, l'atteggiamento degli intervistati è in generale buono, a patto che vengano rispettate le caratteristiche di tranquillità e pace che connotano la valle.

In generale, quindi, il quadro che emerge dalle interviste sulla situazione della valle è quello di una zona con buone potenzialità, che finora è stata preservata nel suo patrimonio naturalistico dal lavoro dei residenti. Anche il fatto di essere una valle poco conosciuta e scarsamente frequentata da visitatori esterni (a parte alcuni periodi), è visto sicuramente come un aspetto positivo che ha permesso alla natura di rimanere in molte zone selvaggia ed incontaminata. Il legame dei residenti con la valle è molto forte ed ha portato a delle iniziative sicuramente positive, come quella della limitazione del traffico, che però non incontra il pieno consenso di tutti gli stakeholders della valle. Risulta quindi fondamentale, all'interno di un processo di elaborazione di nuove strategie per la Val Algone, la prosecuzione di un dialogo fra tutti i soggetti coinvolti che si concentri non solo sulle misure di regolamentazione del traffico, ma che abbia come obiettivo la valorizzazione e la tutela del patrimonio della zona.

## 5 I dati relativi al traffico

I dati più recenti relativi al traffico veicolare in Val Algone risalgono all'estate 2005 e sono raccolti nella pubblicazione del Parco "Rilievi conteggio traffico Val Algone - Estate 2005". Nel periodo dall'8 al 31 agosto sono stati rilevati i dati relativi al traffico in tre postazioni:

- Confine: la sonda è stata posizionata dopo il bivio per malga Stabli in prossimità della strettoia che conduce al Rifugio Ghedina;
- Brenta: la sonda è stata posizionata a qualche decina di metri oltre l'albergo Brenta;
- Vallon: la sonda è stata posizionata dopo la stanga sulla strada sterrata che dal Vallon porta a malga Movlina.

Queste tre postazioni consentono di avere una panoramica completa su tre aspetti importanti del traffico in Val Algone, ovvero il volume totale dei veicoli che entra in valle (meno il numero di veicoli che si dirigono a malga Stabli), quello dei veicoli che rimangono nella zona Brenta/Ghedina, e quello dei veicoli che si spostano nella parte alta della valle. Inoltre, confrontando il numero totale di automobili in ingresso nella valle con il numero di ticket emessi in giornata, si può calcolare la percentuale di paganti rispetto a quella dei veicoli aventi libero accesso<sup>1</sup>. I rilevamenti della sonda di Vallon non sono attendibili a causa di danneggiamenti subiti, mentre le altre due sonde hanno registrato correttamente i dati (a parte una finestra fra le 12.00 del 10 agosto e le 11.00 del giorno seguente, in cui la sonda del Rifugio Ghedina non ha registrato correttamente i dati). Per ovviare a questo inconveniente, i valori relativi al numero di veicoli in transito alla sonda Vallon sono stati ricavati mediante un algoritmo a partire dai dati registrati dalle altre due sonde.

Nel grafico 1 vengono riportate le curve dei veicoli in ingresso nelle tre postazioni durante tutto il periodo di rilevamento. Tenendo sempre presente che i dati della sonda Vallon sono frutto di una stima, si nota una percentuale molto maggiore di persone che salgono nella parte alta della valle a fine mese rispetto alle prime settimane del mese.

---

<sup>1</sup> Per quel che riguarda l'elenco dei veicoli aventi libero accesso alla valle, si fa qui riferimento a quanto riportato a pag. 10 della relazione: "Rilievi conteggio traffico Val Algone – Estate 2005", da cui risultano: aventi diritto del comune di Bleggio Inferiore, Stenico e Dorsino, proprietari di immobili e terreni, addetti e fornitori vari, campeggianti e parenti, affittuari dei campitoli privati per il parcheggio e clineti dei due esercizi (Rifugio Ghedina ed Albergo Brenta).

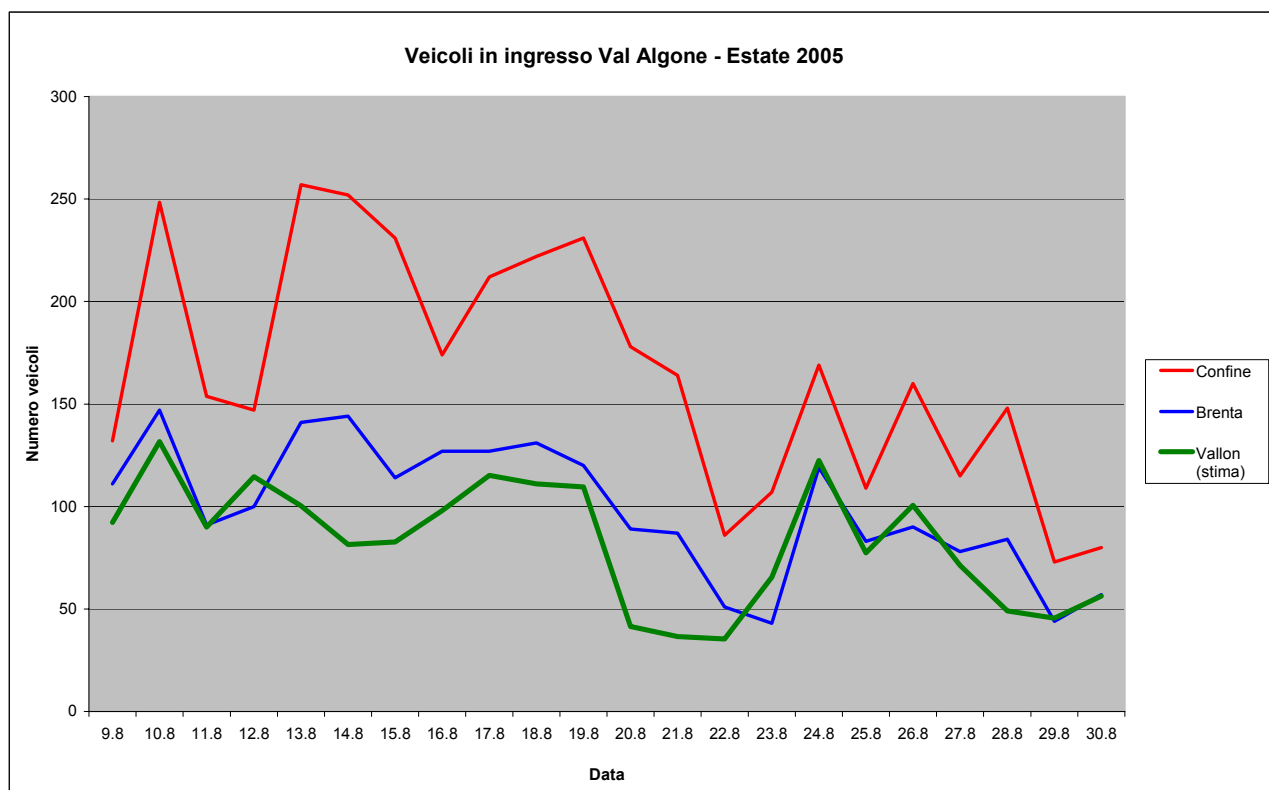


Grafico 1: veicoli in ingresso Val Algone – Estate 2005-

Nella tabella 1 riportiamo i valori totali dei veicoli in transito in Val Algone dal 9 al 30 agosto 2005.

Sonda	Numero veicoli
Confine	3.649
Brenta	2.178
Vallon	1.828

Tabella 2: veicoli in ingresso Val Algone – Estate 2005.

Confrontando i dati relativi alle sonda Vallon e Brenta con quelli relativi alla sonda Confine, possiamo ottenere la percentuale media dei veicoli che dall'inizio della valle si fermano nella parte intermedia (Rifugio Ghedina ed Albergo Brenta), o proseguono nella parte alta (malga Movlina). A questo proposito si può prendere in considerazione la tabella 4.

Sonda	Numero veicoli	%
Confine	3.649	40,3%
Brenta	2.178	59,68%
Vallon	1.828	50%

Tabella 3: percentuale di veicoli nella parte alta della valle – Estate 2005.

Nella figura 3 vengono rappresentate le quote di veicoli che si fermano in ognuna della tre zone della valle identificate (Rifugio e Albergo, malga Vallon, malga Movlina).

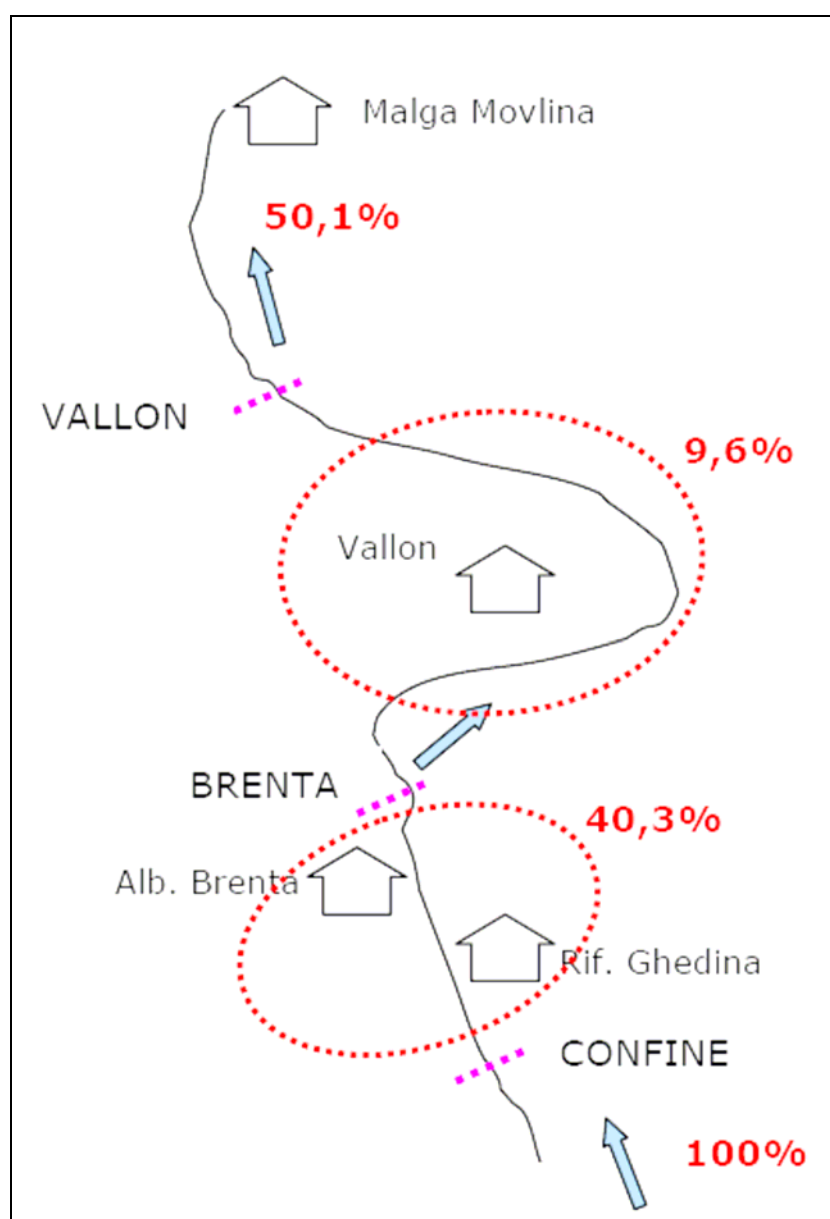


Figura 3: quote di veicoli che si fermano nelle diverse zone della valle – Estate 2005.

I dati mostrano come i punti di attrazione maggiori per i visitatori della valle siano sicuramente la zona dell'Albergo Brenta e Rifugio Ghedina e la malga Movlina. La percentuale di veicoli che si fermano in zona Vallon probabilmente appartiene a proprietari di immobili nella zona o a visitatori che si recano nel Vallon per un picnic; questa percentuale risulta, però, abbastanza ridotta, segno che la visita nella valle rimane "polarizzata" nelle zone bassa ed alta. I giorni di punta stagionali, per quel che riguarda la parte bassa della valle, risultano essere quelli della "classica" settimana di ferragosto, nella quale, probabilmente, le seconde case sono abitate (vedi alto numero di veicoli che hanno sostato nel Vallon, indicato dalla differenza fra la sonda Vallon e quella Brenta).

Si riscontra inoltre una differenza fra le giornate di punta e le giornate di scarsa affluenza: il grafici 2 e 3 a confronto illustrano la diversa percentuale di veicoli in ingresso nei vari punti di rilevamento in un giorno di punta (14 agosto 2005) ed in un giorno standard (martedì 9 agosto 2005).

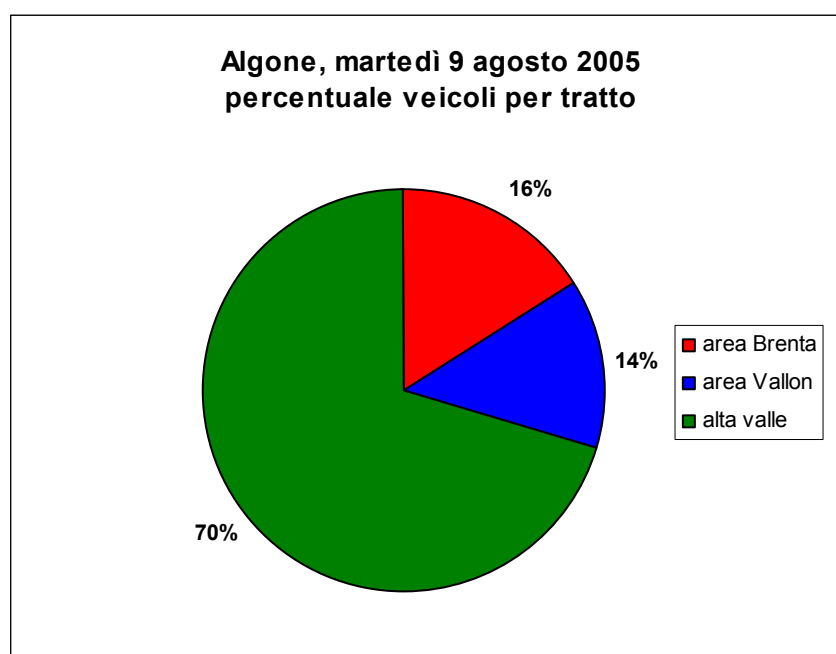


Grafico 2: percentuale di veicoli per area in un giorno medio – Estate 2005.

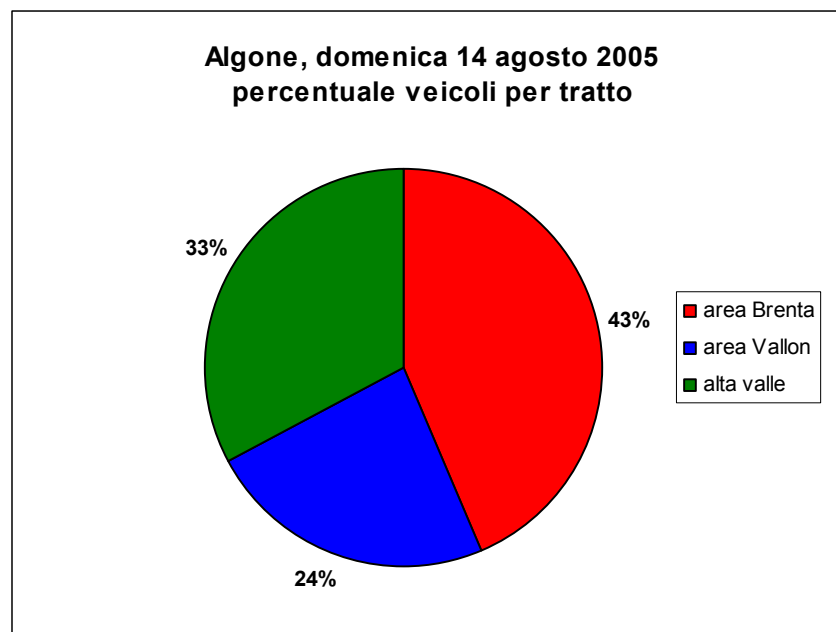


Grafico 3: percentuale di veicoli per area in un giorno di punta – Estate 2005.

Per quanto riguarda le fasce orarie di ingresso in valle, si può fare riferimento al grafico 4.

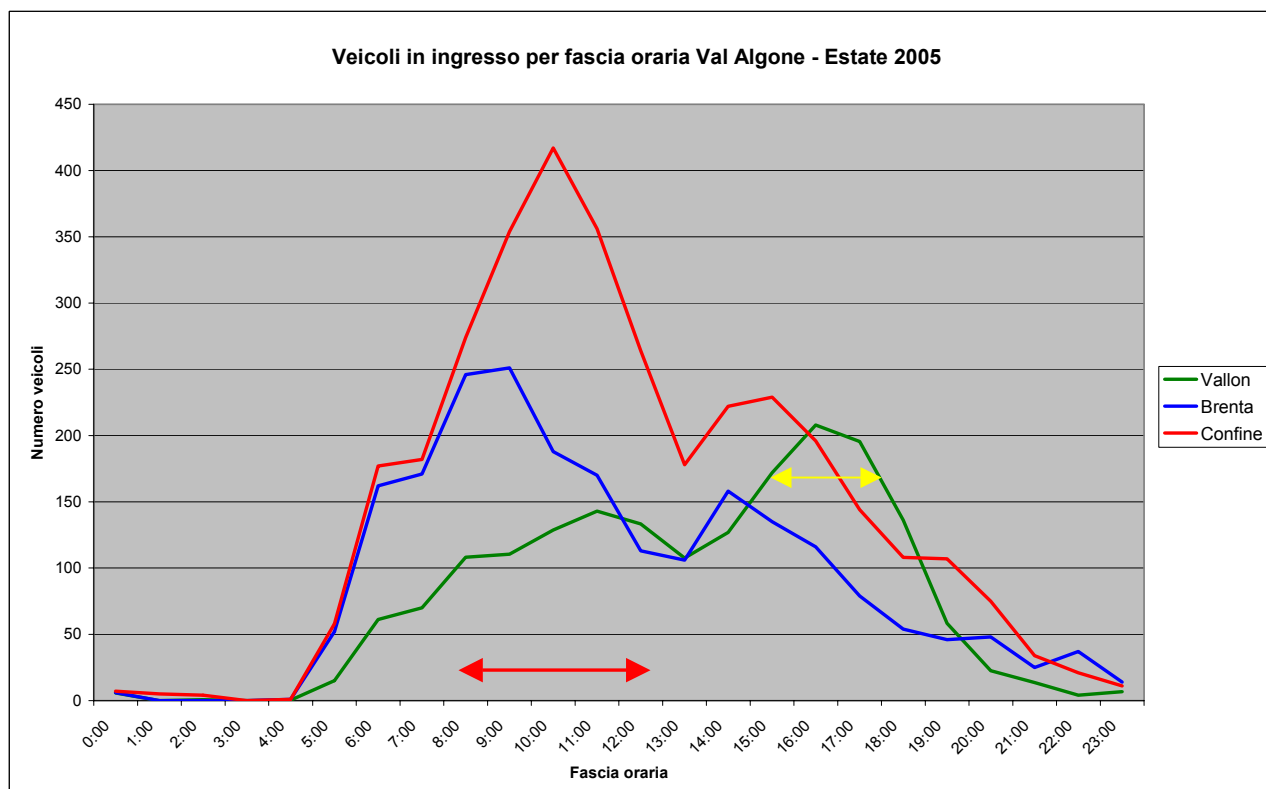


Grafico 4: veicoli in ingresso per fascia oraria Val Algone – Estate 2005.

Nel grafico si può notare come l'ingresso nella parte bassa della valle avvenga nella fascia oraria fra le 8.00 e le 13.00, mentre il dato interessante è rappresentato dagli ingressi al Vallon, che subiscono, oltre al consueto aumento all'ora di pranzo, anche un picco fra le 15.00 e le 18.00 (freccia gialla). Ciò significa, probabilmente, che la visita in automobile



nella parte alta della valle è un'attività che viene svolta anche e soprattutto al pomeriggio, eventualmente dopo un pranzo al rifugio o un picnic nella parte bassa. Discreto appare anche il numero di autovetture che si recano nella parte alta della valle all'ora di pranzo, presumibilmente per una piccola escursione o un picnic. Un ultimo dato riguarda le automobili in ingresso nelle prime ore del mattino: la somma stagionale di automobili in ingresso fra le 6.00 e le 7.00 è pari a 61 veicoli. Si tratta, in media, di 2,77 vetture al giorno. Questo dato indica come la fruizione da parte di una clientela interessata ad escursioni di tipo alpinistico e diretta ai rifugi in quota sia molto scarsa (dato che si riscontra anche nelle interviste con i gestori del rifugio Ghedina).

Risulta anche interessante un confronto fra le fasce orarie di maggior ingresso riscontrate nei giorni di punta e nei giorni di afflusso medio di traffico (rappresentati sempre dalle giornate del 9 e del 14 agosto 2005); a questo proposito si possono osservare i grafici 5 e 6. Escludendo le considerazioni relative ai volumi di traffico (che, ovviamente, risultano quasi doppi nel giorno di punta rispetto ad una giornata media), l'andamento delle curve relative ai tre punti di controllo in un giorno medio risulta più omogeneo rispetto ad un giorno di punta: il 14 agosto si registra, infatti, un forte picco di ingressi alla stazione di rilevamento "Confine" fra le ore 9.00 e le ore 11.00, seguito da un momento di stallo fra le 12.00 e le 14.00 (pausa pranzo), e quindi, di nuovo, da un altro picco di minori dimensioni fra le 15.00 e le 17.00. Ciò significa che la maggior parte dei visitatori si è recata in valle per un pranzo o un picnic, mentre un'altra buona parte di visitatori giunge in valle subito dopo pranzo. Il dato significativo che emerge confrontando la curva della stazione di rilevamento "Confine" con quella della stazione di rilevamento "Vallon" è che, nel giorno di punta, la maggior parte dei visitatori che entra in valle, si ferma nella zona compresa fra l'inizio dell'area Ghedina-Brenta e la zona del Vallon.

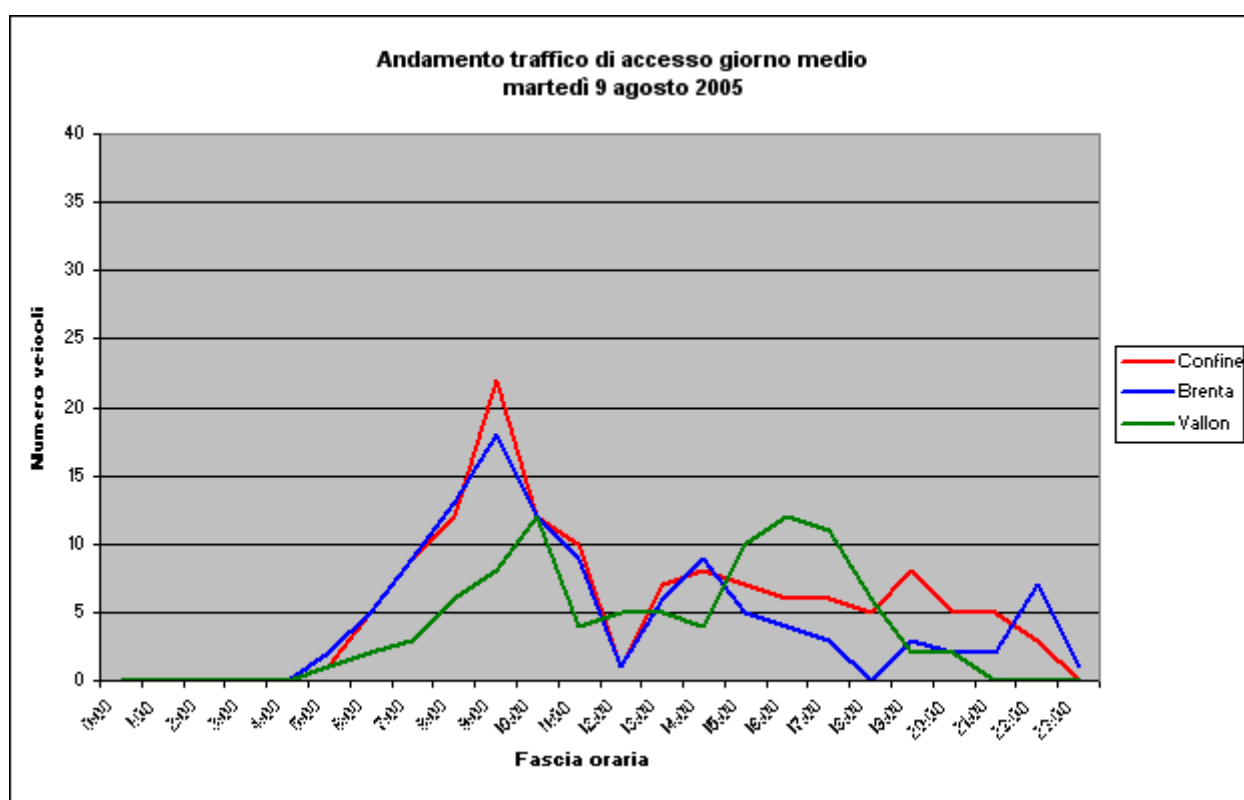


Grafico 5: andamento del traffico di accesso in un giorno medio Val Algone – Estate 2005.

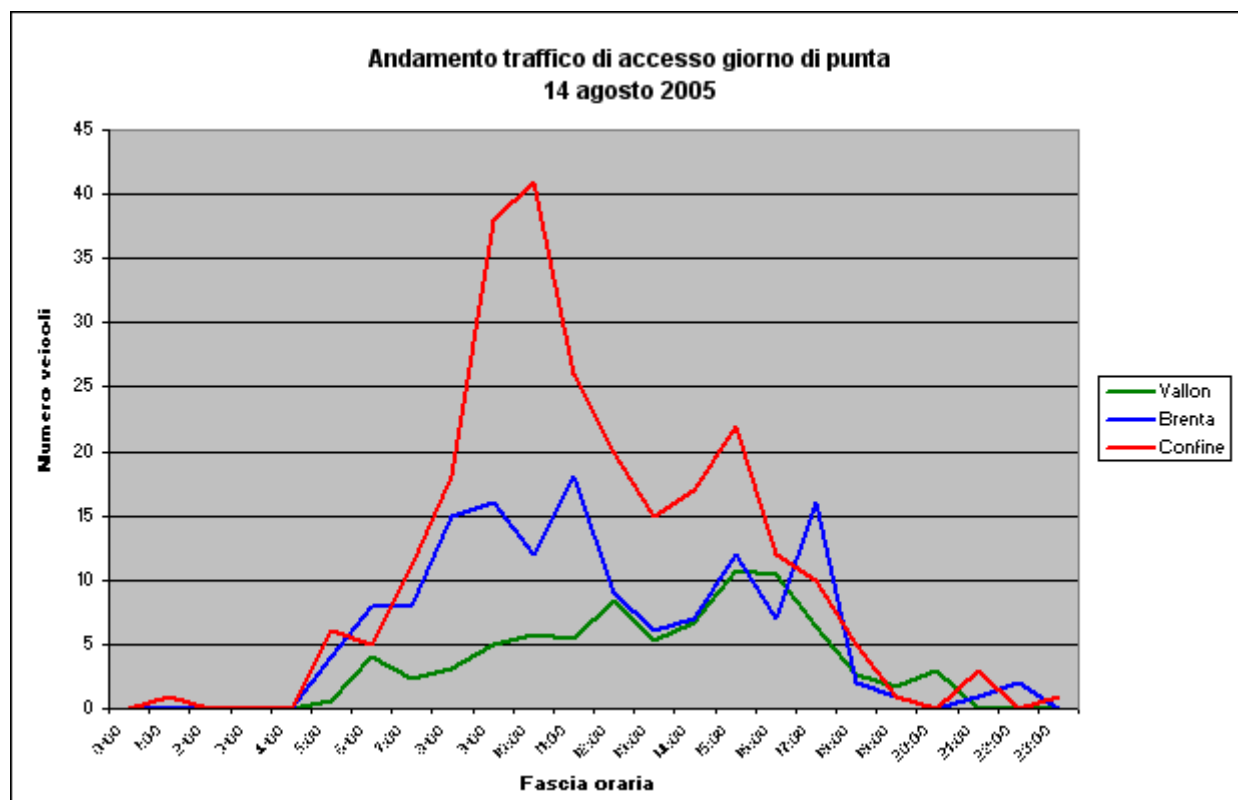


Grafico 6: andamento del traffico di accesso in un giorno di punta Val Algone – Estate 2005.

Nella tabella 3 vengono confrontate le percentuali di veicoli che sono saliti anche nelle parti intermedia ed alta della valle (ottenuta tramite il rapporto fra i veicoli transitati nella stazione Brenta e quella Confine).

	Domenica 14/8	Martedì 9/8	Valore medio estate 2005: 59,68%
10.00	29%	100%	
11.00	65%	90%	
12.00	45%	100%	
13.00	40%	86%	

Tabella 4: confronto giorno medio/giorno di punta della % di veicoli che salgono anche in alta valle – Estate 2005.

Come si può notare, nella giornata di minor affluenza si registra una percentuale quasi totale di persone che si spostano anche nella parte alta della valle, mentre nella giornata di punta molti visitatori preferiscono rimanere nella parte bassa della valle. questi dati possono essere letti come indicatori del tipo di attività svolta nelle due giornate: si può ipotizzare che nelle giornate di punta (soprattutto intorno alla metà di agosto), una gran parte dei visitatori abbia come meta i ristoranti e le zone picnic (concentrate, soprattutto, nella zona Brenta-Ghedina e del Vallon). Il dato, confrontato anche con la percentuale di veicoli registrati dalla sonda posta al Vallon, mette in evidenza anche come le aree picnic e ristoro predilette nella pausa pranzo siano soprattutto quelle dei prati in zona Ghedina-Brenta ed in zona Vallon, mentre gli accessi verso malga Nambi prima della fascia oraria

di pranzo rimangono molto limitati (ed in linea con la tendenza media giornaliera, dato che fa ipotizzare che i veicoli registrati dalla spira posta al Vallon siano diretti a malga Movlina e non a malga Nambi). Questi dati permettono quindi di ridimensionare il ruolo di malga Nambi come zona di ristoro e pic nic per ipotizzare una sua diversa funzione.

### 5.1 Dati relativi alla regolamentazione degli accessi in vigore

Come già illustrato nel capitolo 1, la Val Algone e la sua fruizione turistica sono caratterizzate in modo particolare dal sistema di regolamentazione del traffico in vigore. I dati relativi al traffico nell'anno 2005 contengono anche il numero di ticket emessi giornalmente dalla macchinetta nella fascia oraria a pagamento (6.00-17.00). Un'analisi di questi dati rapportati ai dati del traffico in ingresso può sia rendere conto del fenomeno dei "non paganti", cioè degli esonerati dal ticket, sia dell'efficacia di una regolamentazione simile, soprattutto per quel che riguarda la fascia oraria decisa per la regolamentazione.

I grafici 7 e 8 rappresentano la percentuale di non paganti in rapporto ai paganti sia nella fascia oraria 6.00-17.00 (ora in cui i non aventi diritto accedono tramite ticket), sia nell'intera giornata. Prendendo in considerazione il grafico 7, si nota che l'incidenza dei veicoli non paganti, in relazione a quelli paganti, risulta molto alta nella fascia oraria 6.00-17.00. Addirittura, in alcuni casi, si registra una maggioranza di veicoli non paganti rispetto a quelli paganti, ed, in ogni, modo, se si confrontano i valori con la media dei non paganti (linea verde), si nota che per un discreto numero di giorni, il livello di non paganti è stato al di sopra nella media (in particolar modo nelle giornate vicine al ferragosto e nell'ultima settimana di agosto).

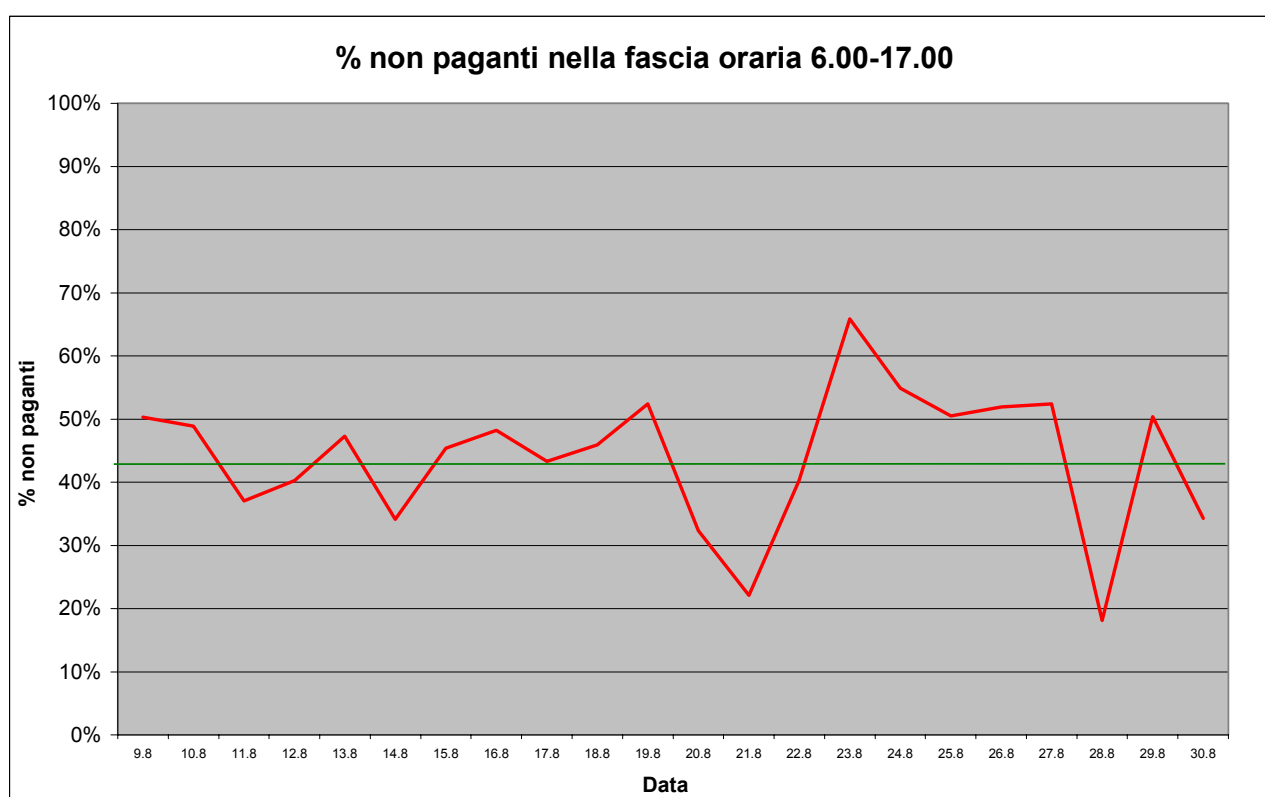


Grafico 7: percentuale di non paganti nella fascia oraria 6.00-17.00 (confronto con la media) – Estate 2005.

Questo dato implica l'esigenza di apportare delle modifiche sostanziali al sistema di regolamentazione del traffico, in particolare perché:

- Una regolamentazione ha un effetto positivo solamente se è ampiamente condivisa e permette un limitato numero di eccezioni. Infatti, maggiore è il numero di eccezioni, minore è la possibilità che la regolamentazione sia realmente condivisa, in quanto tende a creare una frattura fra chi gode dei privilegi concessi dall'esenzione e chi deve pagare il ticket;
- Questa argomentazione è ancor più valida in un contesto che si propone anche come scenario di uno sviluppo turistico: per aumentare la fruizione turistica è infatti necessario, in presenza di regolamentazioni, che queste ultime, oltre ad essere ampiamente comunicate, siano anche il più possibile applicate e rispettate. Il rischio che si corre è quello di far sentire il visitatore come un "utente di serie b", e questo può comportare da una parte il rifiuto dei visitatori a venire in questa zona, dall'altra può stimolare dei comportamenti poco rispettosi verso la valle stessa.

Il grafico 8 riporta la percentuale di non paganti in rapporto all'intera giornata; si può notare che anche in questo caso l'incidenza risulta alta, con una media del 35,67% ed un grande numero di giornate sopra la media.

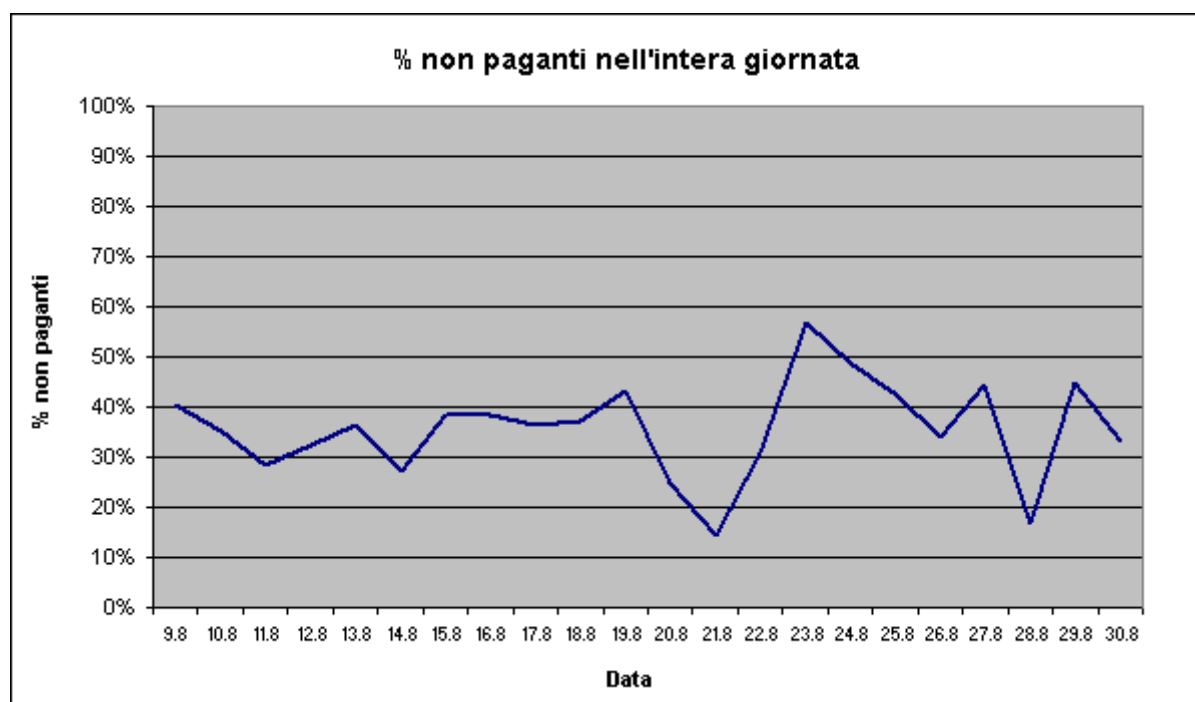


Grafico 8: percentuale di non paganti nell'intera giornata – Estate 2005.

I dati a disposizione relativi agli ingressi a pagamento sono stati registrati in un periodo più ampio rispetto a quanto fatto con i dati del traffico; la macchinetta, infatti è entrata in funzione sabato 2 luglio ed è rimasta attiva fino a domenica 4 settembre 2005, mentre le spire hanno rilevato il traffico solamente nei giorni fra il 9 ed il 30 agosto 2005. Nel grafico 9 sono riportati i valori dei ticket venduti in Val Algone dal 2 luglio al 4 settembre 2005. Per le giornate di sabato 30 e domenica 31 agosto si ipotizza un funzionamento non corretto della macchina emettitrice di ticket. Si può notare che la vendita di ticket aumente durante tutta la stagione e che i picchi si registrano durante i fine settimana, mentre per quasi tutto il mese di agosto, la vendita è decisamente superiore alla media (rappresentata dalla linea verde).

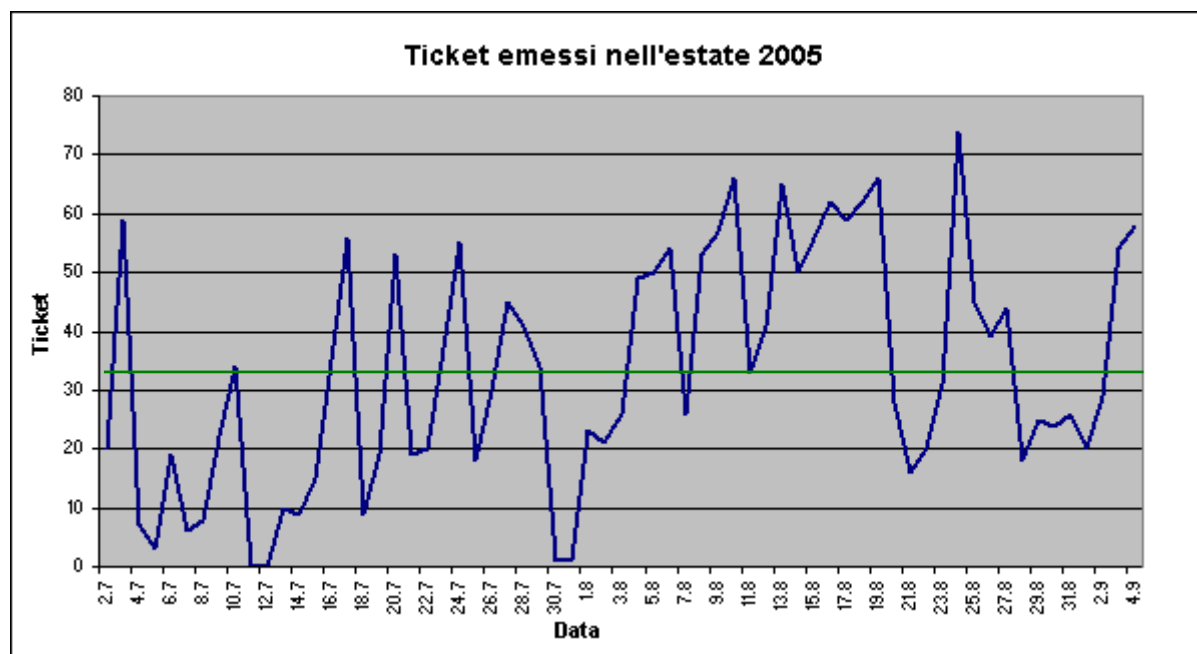


Grafico 9: ticket emessi giornalmente in Val Algone e confronto con la media – Estate 2005.

## 5.2 Conclusioni

Dall'analisi dei dati del traffico si possono trarre le seguenti conclusioni:

- i volumi di traffico non sono molto elevati, ma si registra una grande differenza fra giorni di punta e giorni medi. In un giorno di punta, infatti, i volumi di traffico sono circa il triplo rispetto ad un giorno medio.
- Il traffico nella valle, quindi, non rappresenta un problema costante durante tutta la stagione estiva, ma solo in determinati periodi dell'anno (circa una decina di giornate a cavallo del ferragosto oltre ai weekend di luglio ed agosto ed ai giorni di raccolta funghi).
- Confrontando i dati degli ingressi a pagamento con quelli rilevati dalle spire, si rileva che la percentuale di non paganti risulta sempre piuttosto alta (>30%), con un record nel mese di agosto, nel quale i non paganti superano spesso il 40% delle presenze totali. Questo dato evidenzia come i criteri stabiliti dal regolamento di accesso diano luogo ad un elevato numero di deroghe ed eccezioni, rendendo, in alcuni giorni, poco efficace la regolamentazione stessa (ad esempio, nel giorno di punta, il 56% dei veicoli è transitato anche nella zona Vallon).
- In generale, nei giorni di maggior affluenza, si registra un maggior numero di permanenze nella parte bassa della valle, segno che si tratta di visitatori e non di residenti (che hanno come meta solitamente il Vallon) che si recano nelle strutture ricettive o a malga Stabli.
- L'afflusso nelle ore notturne o nelle prime ore del mattino (clientela alpinistica) è estremamente scarso e non giustifica l'apertura delle strada in questo orario.

## 6 Strategie per la riqualificazione della Val Algone

Nei capitoli precedenti sono stati analizzati vari aspetti importanti per la valorizzazione della Val Algone. In particolare, le interviste hanno messo in luce le tematiche più importanti (ed anche più controverse) dal punto di vista degli attori locali. I dati riguardanti il traffico hanno invece evidenziato una fruizione della valle relativamente alta nel fine settimana e nei picchi stagionali, nei quali la valle si verifica un alto numero di passaggi in automobile, concentrati soprattutto in alcune fasce orarie.

Nella tabella 4 vengono riassunti i principali punti di forza e di debolezza di tutti gli aspetti presi in considerazione nei capitoli precedenti. Vengono inoltre illustrate le maggiori opportunità e le minacce che più potrebbero ostacolare una valorizzazione della valle che sia associata alla riduzione dell'impatto dei veicoli privati dei visitatori.

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La valle è molto apprezzata dai residenti che amano trascorrervi le vacanze.</li> <li>- Presenza di una tradizione consolidata di campeggi e colonie estive.</li> <li>- Presenza di due strutture ricettive estremamente accessibili.</li> <li>- Malga Movlina con il panorama spettacolare e l'alpeggio tuttora in attività.</li> <li>- Buona segnaletica, anche con cartelli contraddistinti dall'immagine del Parco.</li> <li>- Buone condizioni della strada carrozzabile che, sebbene sterrata, si presenta sicura da pericoli di cedimento e caduta massi.</li> <li>- Nella parte bassa ampi prati adatti per il relax.</li> <li>- La mancanza di una caratterizzazione e di un'identità ben definite lasciano ampio spazio decisionale in merito alle strategie efficaci per attirare diversi tipi di visitatori.</li> <li>- Esistono già dei sentieri alternativi alla strada carrozzabile per giungere a malga Movlina.</li> <li>- Presenza del sentiero didattico THUN che si abbina molto bene all'attività didattica.</li> <li>- Presenza del circuito di mountain bike.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Parte intermedia poco caratterizzata; manca un'idea unitaria di sviluppo di quest'area.</li> <li>- C'è stato negli anni passati uno scarso dialogo fra tutti gli attori interessati allo sviluppo della valle; mancano una strategia unitaria ed una visione comune.</li> <li>- Scarsa visibilità del Parco (a parte la "porta di ingresso" ed i cartelli di segnaletica che risultano invece ottimi).</li> <li>- Il sistema di regolamentazione del traffico prevede troppe eccezioni.</li> <li>- L'attuale zona di raccolta (parcheggio "Brenta") è un'area poco qualificata: poche indicazioni sul funzionamento della macchinetta e sul limite dell'area parcheggio; arredo urbano inesistente o che offre un'immagine trascurata.</li> <li>- Scarsa informazione sul sistema di regolamentazione del traffico, sia nell'area di accesso alla valle, sia nel parcheggio di raccolta.</li> <li>- Assenza di un punto di chiusura chiaramente riconoscibile che obblighi anche ad una riduzione della velocità dei mezzi.</li> <li>- Conflitti fra vari target di utenza, soprattutto automobilisti, pedoni e mountain bikers, con conseguenti pericoli per la sicurezza.</li> </ul>
Opportunità	Minacce
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Esistono delle ipotesi di progetto molto valide (valle fossil-free, recupero dell'antica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se la gestione dei campeggi non viene rivista, questa risorsa si può trasformare in</li> </ul>

<p>vetreria).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Presenza di aree che si prestano a venire recuperate (casina Checot, attuale parcheggio di raccolta)</li> <li>- Possibilità di differenziare i target di visitatori in base alle diverse zone d'attrazione della valle.</li> <li>- Possibilità di valorizzare il lavoro delle malghe e la produzione locale.</li> <li>- Altissimo potenziale di turismo per famiglie: la valle offre la possibilità di coniugare relax (adulti) con didattica (ragazzi). Inoltre esistono le condizioni per sviluppare percorsi didattici che coinvolgano sia adulti che ragazzi (archeologia industriale, la malga con la tradizione dell'alpeggio).</li> <li>- Possibilità di trasformare le feste che si svolgono in valle (festa dei residenti, ecc...) in feste ad impatto zero.</li> <li>- Il fatto di essere "rimasta indietro" può rappresentare per la valle un potenziale di sviluppo molto alto.</li> </ul>	<p>una minaccia per l'ambiente e per uno sviluppo dell'immagine turistica della valle come "valle del relax".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lo scarso dialogo fra tutti i soggetti può ostacolare una decisione comune.</li> <li>- Se il sistema di regolamentazione degli accessi non viene cambiato, si rischia di creare un senso di frustrazione ed incertezza nei visitatori (non è sicuro che si trovi un ticket, i visitatori vedono così tante eccezioni alla regola che non sono stimolati alla visita della valle)</li> <li>- Necessità di identificare una chiara regolamentazione per le aree di sosta in modo che diventino parcheggi autorizzati e sanzionare i parcheggi non autorizzati.</li> <li>- È necessario risolvere i problemi causati dall'incrocio automobili/mountain bike.</li> </ul>
---	---

Tabella 5: punti di forza e di debolezza - status quo.

## 6.1 La Val Algone: una valle da illuminare.

La Val Algone si presenta come valle nascosta, al di fuori dei grandi circuiti del turismo, pur potendo contare su luoghi molto belli, sia dal punto di vista paesaggistico che da quello della storia. Inoltre, alcuni aspetti particolari, che si presentano ad un primo sguardo come deficit, rappresentano delle vere e proprie opportunità: in particolare la mancanza di una rete elettrica, se in passato ha impedito lo sviluppo di alcune attività, può adesso essere lo spunto per realizzare un progetto di approvvigionamento di energia da fonti non fossili. L'idea generale che dà quindi la valle è quella di un luogo poco conosciuto, nascosto, sotto alcuni aspetti rimasto indietro rispetto ad altre valli del Parco; proprio questo "essere rimasto indietro", al di fuori dai grandi circuiti turistici e dai progetti di sfruttamento idroelettrico, può diventare la più grande risorsa per la Val Algone.

L'idea di fondo elaborata per le strategie per la riqualificazione della Val Algone si traduce nella visione di una **Valle da illuminare** sotto vari aspetti: quello concreto, ovvero portare energia da fonti rinnovabili, e quello metaforico, ovvero accendere l'attenzione dei visitatori su questo luogo attraverso un'offerta che sia mirata e di qualità, senza creare un'ulteriore pressione del traffico motorizzato privato sul territorio.

Obiettivi del piano e delle proposte strategiche sono:

- riqualificare la valle senza togliere il fascino di "seconda casa" per i residenti, ma rendendola più accogliente per il visitatore attento e responsabile;
- porre le basi per una discussione proficua sull'approvvigionamento energetico della valle, che dovrebbe provenire da fonti rinnovabili, creando così un esempio unico di

**valle climaneutrale** nella quale le energie provengono da fonti rinnovabili ed eventuali emissioni di CO<sub>2</sub> possono essere compensate con progetti locali;

- recuperare e valorizzare alcuni elementi già presenti, quali le testimonianze di archeologia industriale;
- regolamentare l'accesso in maniera equa e condivisibile da tutti (residenti, gestori delle attività commerciali, visitatori), in modo da preservare la qualità di alcuni ambienti unici;
- fornire alcuni spunti didattici e non (ad esempio attraverso informazioni sulla storia e le attività tradizionali presenti in valle, oppure l'offerta di specifiche attività ricreative) per estendere la conoscenza della valle ai visitatori e non solo per chi ha già una conoscenza approfondita del luogo.

## 6.2 Proposte tematiche

Prima di illustrare le strategie specifiche, vengono elencate alcune proposte tematiche già accennate qui sopra. In particolare, vengono formulate una proposta per la valle in generale (valle climaneutrale), una proposta per la parte bassa della valle (didattica ed archeologia industriale), ed una per la parte alta (area del silenzio e della contemplazione). Le tre tematiche vengono trattate in linea generale, senza l'indicazione di misure specifiche e di tempistica.

### 6.2.1 La valle climaneutrale

La prima proposta tematica riguarda l'approvvigionamento energetico della valle. La situazione attuale dell'elettrificazione della valle (tale all'incirca a partire dagli anni '60, in cui venne dismessa la linea elettrica allestita per l'approvvigionamento della ditta Gadotti), vede l'utilizzo combinato di gruppi elettrogeni e sistemi fotovoltaici (presenti sia alla malga Stabli che al rifugio Brenta ed all'albergo Ghedina). Il Parco Naturale Adamello Brenta ha già avviato, in collaborazione con il CEIS (consorzio Elettrico Industriale di Stenico), una valutazione preliminare per la realizzazione del progetto fossil-free, che permetterebbe di portare energia elettrica alla valle senza l'utilizzo di combustibili fossili. Senza dubbio questa si dimostra una strada da seguire, e la proposta è quella di ampliare ulteriormente il raggio d'azione realizzando un esempio-pilota di una *valle climaneutrale*, ovvero una valle in cui non solo non vengano utilizzati combustibili fossili, ma in cui vengano calcolate e monitorate le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte su base annua. All'interno del calcolo andranno comprese, quindi, non solo le emissioni prodotte dall'approvvigionamento energetico, ma anche quelle prodotte dal traffico di veicoli e dalle attività commerciali. In seguito le emissioni potranno essere neutralizzate, ovvero si potranno realizzare interventi per la riduzione della CO<sub>2</sub> emessa attraverso degli investimenti per il risparmio energetico, la mobilità sostenibile, la spesa ecologica e l'utilizzo di prodotti locali negli esercizi commerciali. Anche all'interno di tutte le specifiche iniziative nella valle (ad esempio le feste o gli eventi), ci sarà la necessità di neutralizzare con varie azioni tutta la CO<sub>2</sub> emessa. Alcune iniziative che potrebbero essere intraprese nella realizzazione di una valle climaneutrale sono:

- l'approvvigionamento energetico sulla base di fonti di energia non fossile;
- il calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> relative ai pasti serviti negli esercizi commerciali;
- la neutralizzazione delle emissioni prodotte dal traffico veicolare e la proposta di alternative al traffico motorizzato privato;



- la realizzazione della prima festa climaneutrale, ovvero di una festa in cui non solo si adotti un disciplinare ecologico, ma in cui le emissioni di CO<sub>2</sub> vengano neutralizzate;
- la proposta di “weekend a impatto climatico zero” nelle strutture ricettive;
- la realizzazione di attività didattiche rivolte ai ragazzi delle colonie, ad esempio con l’iniziativa “Scommettiamo che?”, in cui i ragazzi si impegnano a risparmiare più energia possibile attraverso piccoli accorgimenti. Il gruppo o la colonia che ha risparmiato di più può vincere un premio;
- la realizzazione sul territorio (del Parco o a livello locale o regionale) di progetti di compensazione.

### **6.2.2 Parte bassa della valle: la didattica e l’archeologia industriale**

Nell’idea di una valle da illuminare trovano posto delle azioni di recupero e di valorizzazione dei manufatti di archeologia industriale. In particolare, la valle si caratterizza per la presenza dell’antica vetreria, di cui si propone un recupero completo ed una rivalorizzazione in chiave didattica e museale. Molti sono i vantaggi di una simile operazione:

- innanzitutto, un’iniziativa di questo tipo si inserirebbe in un contesto favorevole, in quanto d’estate si può contare sulla presenza di giovani e ragazzi della colonie e dei campeggi, che costituirebbero un pubblico facilmente raggiungibile;
- nuovi target interessati all’archeologia industriale potrebbero essere attirati per una visita in valle: La tipologia sarebbe quella di un visitatore interessato e disposto a fermarsi in valle. Un intervento di riqualificazione della vetreria rappresenterebbe, quindi, un intervento di dissuasione verso il turismo “mordi e fuggi”;
- un progetto di ristrutturazione della vetreria porterebbe ad una riqualificazione più ampia dell’area, che necessita di interventi di questo tipo;
- la visita sarebbe adatta ad ogni tipo di fascia d’età.

### **6.2.3 Parte alta della valle: l’area del silenzio e della contemplazione**

La zona di malga Movlina si caratterizza per la bellezza del panorama e per la presenza della malga, che tuttora offre un esempio di attività di montagna che prosegue. Il punto forte di questa zona è l’essere una sorpresa per il visitatore che arriva: superata la strada, si apre, infatti, lo splendido scenario. La destinazione ideale di questa zona risulta, quindi, quella del silenzio e della contemplazione, accompagnata dall’idea di “essersi guadagnati” la splendida visuale (che vale un’escursione a piedi); il tutto coronato, eventualmente, dall’assaggio di qualche prodotto della malga. Le linee-guida per quest’area sono:

- evitare il più possibile il traffico motorizzato, incentivando la mobilità dolce di passeggiate ed escursioni;
- evitare le situazioni di sovraffollamento o caotiche;
- l’area non è un’area picnic, eventualmente si può pensare alla collocazione di tavoli all’esterno della malga, per pranzi al sacco o composti da prodotti forniti da un piccolo ristoro della malga; in ogni caso è da escludere la realizzazione di punti fuoco;
- è da incentivare una collaborazione con la malga per l’offerta di prodotti o per la realizzazione di iniziative in modo da creare per il visitatore un’“esperienza”

coinvolgente. In questo senso sono ipotizzabili delle settimane del relax in malga o passeggiate accompagnate della degustazione di prodotti e dal pernottamento;

- bisogna assicurare alla zona una soluzione della questione igienica rapida ed efficace.

### **6.3 Linee strategiche**

Le linee strategiche seguite per formulare degli scenari per la Val Algone sono due: innanzitutto (linea strategica 1: zonizzazione della valle), la valle nel suo complesso è stata suddivisa in zone omogenee dal punto di vista del territorio e delle attività che tradizionalmente vi vengono svolte. In secondo luogo (linea strategica 2: adattamento delle possibilità di accesso), si è tenuto conto del possibile impatto che uno sviluppo delle zone in chiave di valorizzazione anche turistica potrebbe avere sui flussi di traffico: è per questo che, per ogni zonizzazione, è stata elaborata una proposta concreta di gestione del traffico mirata a minimizzare l'afflusso di veicoli privati, soprattutto nelle zone più pregiate della valle.

#### **6.3.1 Linea strategica 1: zonizzazione della valle e riqualificazione degli attrattori.**

La situazione attuale della valle si presenta variegata dal punto di vista delle attività che vi vengono svolte. In generale, l'area di malga Stabli ed i prati del rifugio Ghedina sono dedicati alle colonie ed ai campeggi, mentre la zona dall'Albergo Brenta al Vallon è dedicata alle seconde case dei residenti per una fruizione durante le vacanze estive ed i fine settimana. La parte intermedia fra il Vallon e malga Stablei conta su pochi visitatori (zona "di passaggio") ed i tentativi di valorizzazione in chiave ricettiva di questa zona non si sono dimostrati finora proficui. Infine, la zona di malga Movlina è quella con il maggior pregio naturalistico, arricchito dalla presenza dell'alpeggio tradizionale; proprio per questo questa zona richiede anche una gestione più attenta del traffico.

La zonizzazione tiene conto delle vocazioni specifiche e delle caratteristiche di ogni area, ed ha come obiettivo un'organizzazione più razionale delle aree ricreative.

#### **6.3.2 Linea strategica 2: adattamento delle possibilità di accesso in base alla zonizzazione proposta.**

Una volta proposta la divisione in zone, è necessario adattare ad essa il sistema di accessi in auto. Il sistema di accessi attualmente in vigore nella valle ha già degli aspetti positivi (in particolare l'idea che l'accesso nella zona più pregiata debba essere limitato), ma crea un'alta conflittualità, prevede troppe eccezioni ed è soggetto a disagi provocati dal cattivo funzionamento della macchinetta. Inoltre rimane il problema del conflitto fra mountain bike e mezzi privati, che deve essere risolto anche per garantire la sicurezza di chi transita. Strategie specifiche sono:

- adattamento dell'accessibilità del traffico motorizzato alle caratteristiche delle zone;
- adattamento, integrazione e razionalizzazione delle strutture di parcheggio alla nuova situazione;
- regolamentazione più equa e condivisibile da tutti;
- realizzazione o riqualificazione dei collegamenti pedonali, per renderli di qualità ed adatti ai diversi target delle tre zone;
- in presenza di regole restrittive, messa a disposizione di un mezzo navetta alternativo all'auto per poter raggiungere le zone ad accesso limitato;

- informazione ed orientamento chiari per il visitatore; aumento della visibilità del Parco.

Qui di seguito vengono proposti, in base alle linee strategiche qui sopra definite, due scenari alternativi per la Val Algone.

## 6.4 Scenari

### 6.4.1 Scenario 1: suddivisione della valle in tre zone e spostamento del punto di chiusura a monte.

La prima ipotesi prevede una suddivisione della valle in tre zone di attrazione, in parte sovrapposte. Come già esposto in precedenza, a ciascuna zona si associa un'attività alla quale è decisamente vocata ed alla zonizzazione proposta si accompagnano alcune ipotesi di regolamentazione del traffico. La suddivisione in tre zone riflette lo status quo delle attività tradizionalmente svolte nelle tre aree della valle.

Nella figura 4 viene proposta l'ipotesi di suddivisione funzionale in tre zone:

- Zona Energia: è la zona a vocazione essenzialmente didattica, data la presenza di alcuni elementi quali le colonie, il sentiero didattico, l'antica vetreria, i prati per il campeggio. Questa zona si presta ad attività didattiche, campi scuola, organizzazione di eventi culturali, iniziative e concerti. Inoltre può anche diventare la "zona pilota" nel progetto che prevede l'uso di energie rinnovabili nella valle: malga Stabli è infatti già dotata di un impianto solare che viene anche utilizzato a scopi didattici.
- Zona Relax: questa zona coincide essenzialmente con quella del Vallon e prosegue fino a malga Nambi. La vocazione, soprattutto per quel che riguarda il Vallon, è quella del riposo, del relax, associato ad una passeggiata o a un picnic.
- Zona Alpe: dal punto di vista naturalistico è sicuramente la zona più pregiata. Un valore aggiunto è dato dalla presenza di malga Movlina, che rappresenta un caso sempre più raro di malga tuttora monticata. La vocazione della zona è quindi quella naturalistico-paesaggistica, con escursioni più impegnative. La zona si presenta anche come zona della contemplazione e del silenzio, due elementi chiave che devono essere associati a questo luogo.

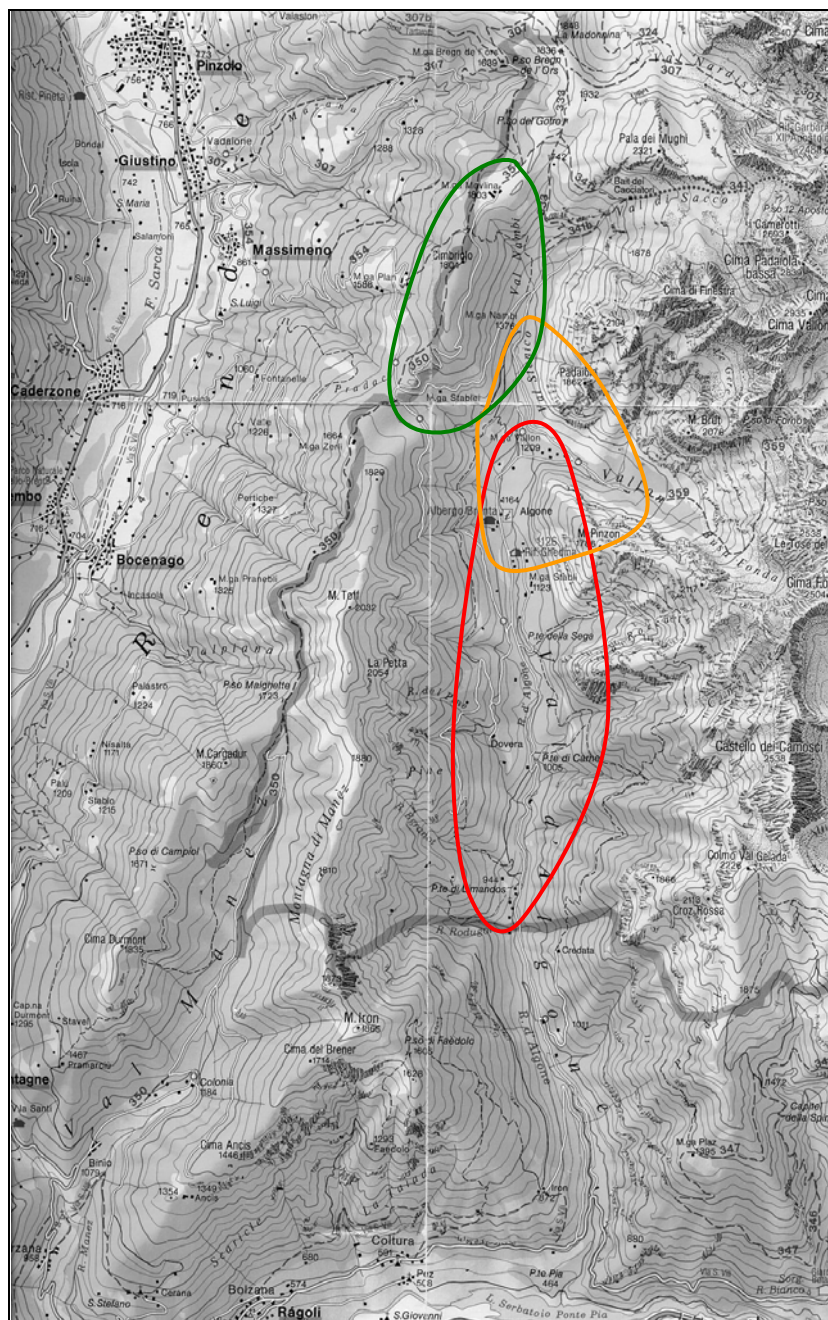


Figura 4: la suddivisione della valle in tre zone.

Una volta individuate le tre zone funzionali della valle, si può passare alle ipotesi di riqualificazione degli attrattori e di una loro contestualizzazione nella cornice delle tre aree. Nella tabella 4 i principali attrattori sono suddivisi nelle tre zone tematiche e ad essi sono associate alcune proposte di riqualificazione. Ogni proposta di riqualificazione è il risultato di una serie di fattori:

- le idee e le proposte emerse nelle interviste agli stakeholders;
- l'analisi della situazione esistente;
- la fattibilità generale;
- la disponibilità concreta di tutti i soggetti cooperare per la realizzazione di queste proposte.

<b>Area <u>Energia</u></b>	
Riqualificazione delle attività di campeggio; nuovo ruolo per le malghe, il rifugio e il ristorante	<p>Strutture di servizio per il campeggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concentrazione delle strutture e delle aree dedicate al campeggio..</li> <li>- Stesura di una normativa ecologica per i campeggi da parte del Parco oppure certificazione ecologica standard.</li> <li>- Valorizzazione delle altre forme di accoglienza, quali rifugio ed albergo e differenziazione dell'offerta.</li> <li>- Nel caso permanessero i campeggi nei prati (ipotesi non auspicabile): realizzazione di strutture sanitarie idonee e regolamentazione rigida in merito alle aree in cui si può campeggiare, alla disposizione delle tende ed alle attività permesse o vietate (ad esempio accensione fuochi, ecc..).</li> </ul>
Parte bassa della valle	<p>Sviluppo di questa zona come teatro di attività culturali, seminari tematici, concerti, vacanze studio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Collaborazione con le strutture ricettive per offrire sale adeguate a seminari e vacanze studio.</li> <li>- Destinazione dei prati per attività all'aperto.</li> <li>- Disciplinare ecologico e neutralizzazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per l'organizzazione di feste ed eventi a impatto zero.</li> </ul>
Sentieri tematici / didattici	<p>Concentrazione dei sentieri didattici attrezzati tra confine Parco e malga Nambi.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sentiero tematico "acqua / energia" tra ponte Segà e malga Stabli (anche in base all'eventuale posizionamento di un mulino dimostrativo previsto dal progetto fossil-free).</li> <li>- Sentiero tematico "storia industriale" tra Ponte della Segà e malga Nambi, con attrazione centrale nell'antica vetreria. Realizzazione di un accordo per la ristrutturazione di quest'ultima.</li> <li>- Realizzazione del collegamento tra Stabli e Ghedina come parte del sentiero storia industriale e riqualificazione più ampia di questa parte della valle.</li> </ul>
Il tema dell'energia	<p>"Valle climaneutrale":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- progetto pilota fossil free.</li> <li>- formazione, seminari, convegni.</li> <li>- coinvolgimento delle colonie (ad esempio progetto "Scommettiamo che...", ...)</li> <li>- Obiettivo: creare la prima <b>valle climaneutrale</b> che offra un caso di studio unico e dia un contributo concreto contro i</li> </ul>

	cambiamenti climatici.
Eventi speciali	<p>Feste, concerti, seminari.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Festa Algone 2007.</li> <li>- Realizzazione da parte del Parco di un disciplinare ecologico per le feste.</li> </ul>
<b>Area <u>Relax</u></b>	
Concentrazione delle aree adibite a picnic nella zona Vallon	<p>Realizzazione di nuove aree pic nic attrezzate.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- individuazione di 2-3 aree nella zona Vallon, ad una distanza minima di 100 - 150 m da rifugi e malghe che offrono un servizio di ristorazione; vicinanza delle aree al parcheggio di raccolta.</li> <li>- al di fuori di quest'area, demolizione di tutte le altre aree pic nic.</li> </ul>
Offerte rifugio – ristorante - malghe	<p>Ampliamento delle offerte nelle strutture esistenti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Destinazione di malga Nambi ad agritur; collegamento a piedi da parcheggio di raccolta su sentiero 30 - 45 minuti.</li> <li>- Coinvolgimento del rifugio Ghedina e dell'albergo Brenta in azioni ed offerte: questi esercizi dovrebbero diventare punti di riferimento anche per le famiglie che fanno il picnic.</li> </ul>
<b>Area <u>Alpe</u></b>	
Concentrazione delle misure per malga Movlina	<p>La "nuova" malga Movlina.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridefinizione e riqualificazione del ruolo della malga (potenziali utenti: anche alpinisti e ciclisti): offerta prodotti locali; lavorazione latte.</li> <li>- Soluzione della situazione dei servizi igienici.</li> <li>- Offerte di "settimane in malga": collaborazione con i gestori per un'offerta di turismo sostenibile.</li> <li>- Studio di una soluzione per l'elettrificazione della malga.</li> </ul>
Sentieri	<p>Sentieri di collegamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione sentieri tematici NON attrezzati tra malga Nambi e malga Movlina (tema: natura, paesaggio...). I sentieri saranno segnalati con segnaletica standard e del Parco ma non deve esserci la presenza di cartelli informativi e tabelloni.</li> </ul>
Parcheggio esistente	<p>Unico parcheggio tra malga Nambi e Movlina rimane il parcheggio di raccolta di Movlina</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parcheggio soprattutto per il fabbisogno degli alpinisti; eventuale riduzione della superficie del parcheggio, miglioramento dell'arredo del parcheggio.</li> </ul>

Eliminazione aree pic nic	<p>Eliminare completamente le aree pic nic presenti lungo strada e vicino al parcheggio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La malga diventa il riferimento principale della zona, anche per la ristorazione.</li> <li>- Eventualmente al posto delle aree pic nic prevedere la realizzazione, in accordo con il gestore, di un'area attrezzata con panche e tavoli nei pressi della malga. Questa soluzione permetterebbe un maggior contatto fra visitatori e malga, favorendo anche la vendita di prodotti locali.</li> <li>- Accordo anche per i servizi igienici, che potrebbero essere curati dal gestore a fronte di un adeguato indennizzo.</li> </ul>
---------------------------	--

Tabella 6: riqualificazione degli attrattori nello scenario 2.

### Strategie generali relative alla mobilità nello scenario 1

All'interno dell'ipotesi di zonizzazione della valle in tre zone funzionali, sono emerse diverse ipotesi di regolamentazione del traffico. In generale gli aspetti chiave che sono stati presi in considerazione sono:

- la necessità di creare un sistema più condivisibile da tutti;
- la necessità di tutelare in modo più decisivo la zona "Alpe", identificata come la zona del silenzio e della contemplazione;
- l'idea di fornire un sistema di informazioni più coerente e completo attraverso la creazione di un nodo intermodale in cui il visitatore, dopo aver lasciato il veicolo, può essere assistito nella scelta dell'attività da svolgere in valle e della forma di spostamento più idonea.

La variante che viene presentata nella figura 5, prevede la localizzazione del punto di chiusura prima dell'inizio del Vallon e la realizzazione in questo luogo di un'area centrale intermodale che funga da parcheggio di raccolta, punto informativo, punto di partenza dei sentieri e dei taxi navetta. fra le varie studiate, risulta sicuramente la più auspicabile a livello di gestione del traffico, perché permetterebbe di soddisfare tutti i requisiti sopra esposti. Esistono però alcune difficoltà nella realizzazione di questa variante, soprattutto a livello di proprietà delle aree, che verranno illustrate in seguito.



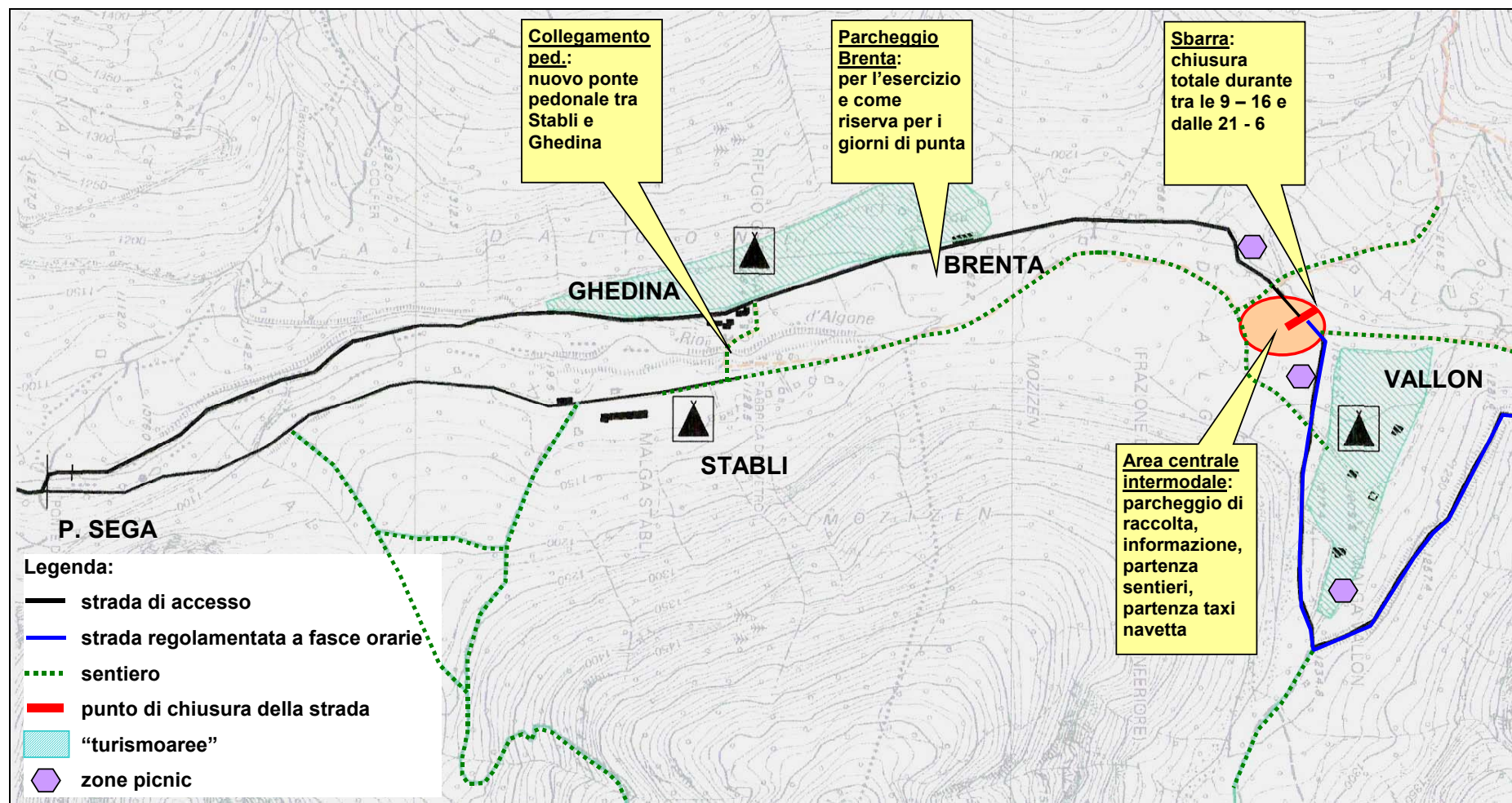


Figura 5: scenario 1.



<b>Parcheggi</b>	
Zona energia – zona picnic (in tutto su parcheggio pubblico ca. 100 posti auto)	<p>Parcheggi parte bassa della valle fino zona Brenta <u>liberi</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lungo strada di accesso, vicino ai ponti, vicino ad abitazioni e baite private, con risistemazione e segnalazione.</li> </ul> <p>Parcheggio di raccolta 1 – <u>libero</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- parcheggio esistente di ca. 35 posti vicino all'albergo Brenta; ev. nuova sistemazione con spostamento carreggiata per ridurre la velocità.</li> </ul> <p>Parcheggio di raccolta 2 – <u>a pagamento (per tutti)</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nuovo parcheggio di ca. 65 posti prima parte dell'area Vallon, con ev. suddivisione in 2-3 aree collegate per sistemarlo meglio nel paesaggio.</li> </ul>
Zona alpe (in tutto ca. 50 posti auto)	<p>Massimo due aree di parcheggio nella parte alta della valle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- piccolo parcheggio per malga Nambi (ca. 10 posti);</li> <li>- parcheggio esistente malga Movlina (ca. 50 posti);</li> </ul> <p>eliminazione fisica di tutte le altre possibilità di parcheggio.</p>
<b>Regolamentazione</b>	
In tutta la valle	<p>Nel periodo estivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- chiusura della strada a monte del Vallon <i>per tutti, residenti e non</i> dalle 9.00 alle 16.00 e dalle 21.00 alle 6.00. In questa fascia oraria, divieto di transito assoluto esclusi i mezzi del Parco ed i mezzi per la gestione di malga Movlina;</li> <li>- fino alle 9.00 possibilità di transito per alpinisti fino a malga Movlina;</li> <li>- in corrispondenza del punto di chiusura, realizzazione di un nodo intermodale con un piccolo punto informativo e la partenza dei sentieri per tutte le aree della valle (vedi figura 5).</li> </ul> <p>Nel periodo invernale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- chiusura totale a monte del Vallon.</li> </ul>
<b>Collegamenti pedonali</b>	
Sentieri tematici di collegamento	<p>Un unico sentiero che percorre la valle in parte parallelo e in parte lungo la strada d'accesso; questo sentiero tematico è il collegamento pedonale tra le tre zone</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- valle parte bassa – zona energia = acqua – energia;</li> <li>- zona energia – zona picnic = storia industriale;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zona relax – zona alpe = natura – paesaggio.</li> </ul>
Informazione	<p>Promozione di tutti gli accessi pedonali verso malga Movlina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- informare sulla possibilità di accesso da Pinzolo con impianto di risalita e sentiero da Prà Rodont / malga Bregn de l'ors;</li> <li>- promuovere i sentieri da Vallon verso malga Movlina;</li> <li>- ev. offerta di un taxi navetta per percorrere una parte del tragitto (p.es. l'andata verso monte).</li> </ul>
<b>Trasporto pubblico</b>	
Taxi navetta	<p>Per l'introduzione di un bus navetta non ci sono i numeri, se non nel caso di eventi speciali; mezzo di trasporto pubblico ideale in questo caso &gt; taxi navetta (ev. a chiamata) - veicoli a 9 posti nel tratto Brenta - parcheggio di raccolta 1 e parcheggio malga Movlina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- taxi navetta durante i periodi di punta: fine settimana luglio, tutto agosto, fine settimana della prima metà di settembre.</li> </ul>
<b>La mobilità ciclistica</b>	
Percorso mountain bike	<p>Alleggerire i conflitti esistenti tra i diversi gruppi: automobilisti, pedoni e ciclisti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riduzione della velocità del ciclista soprattutto nel tratto "centrale" di sovrapposizione tra le zone scout e picnic con interventi sulla carreggiata (strisce cubettate o simili).</li> <li>- Parte alta della valle: concentrazione del traffico motorizzato verso monte in periodi distinti; in modo da fornire più sicurezza ai ciclisti.</li> </ul>
<b>La presenza del Parco</b>	
Visibilità	<p>Aumento della visibilità del Parco:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- le stele sul confine del Parco danno un'informazione ben visibile; sarebbe di aiuto un'indicazione anche all'inizio della valle, bivio con la strada statale.</li> <li>- Concentrazione dell'informazione in un punto di informazione nell'area centrale e più visitata della valle, cioè nella zona Vallon in cui si realizzerebbe il nodo intermodale.</li> <li>- Aumento della visibilità e presenza del Parco nella parte alta della valle; p.es. malga Movlina come punto di riferimento.</li> </ul>

Tabella 7: strategie relative alla mobilità nello scenario 1.

Come si può notare, la soluzione che prevede la realizzazione di un nodo intermodale in area Vallon è ideale dal punto di vista della distribuzione delle attività sul territorio e permetterebbe la realizzazione di un centro in cui vengano localizzati tutti i servizi per un a

mobilità sostenibile. Inoltre il Vallon si trova ad una distanza ideale da malga Nambi per poterne fare un agriturismo raggiungibile a piedi.

Alcuni sono però gli elementi che rendono la soluzione difficilmente realizzabile a livello di fattibilità:

- la situazione della proprietà dell'area, che risulta suddivisa in proprietà private;
- la necessità, qualora venisse realizzato uno scenario di questo tipo, di applicare le misure di divieto di transito dal Vallon in poi a tutti i veicoli, compresi quelli dei residenti. In mancanza di una normativa applicata a tutti, l'effetto sarebbe esclusivamente quello di spostare il punto di chiusura più a monte. Dalle interviste svolte, anche questo punto risulta non realizzabile.

#### 6.4.2 Scenario 2: suddivisione della valle in due zone e spostamento del punto di chiusura a valle.

Nel seguente scenario la zonizzazione avviene in base non a tre ma a due zone funzionali. Questa nuova ipotesi è formulata in seguito agli incontri con il Parco ed i Comuni ed alla riunione della commissione Val Algone. La considerazione di partenza riguarda soprattutto gli attrattori nella parte centrale della valle: gli attrattori presenti in questa zona (soprattutto malga Nambi e la zona picnic nei suoi pressi), infatti, nel corso degli anni non si sono riusciti ad imporre come veri e propri punti nevralgici della valle, e le attività rimangono polarizzate in due zone ben distinte:

- Zona “Energia+Relax”
- Zona “Alpe”

Nella parte bassa (dalla zona Ghedina-Brenta alla sbarra posta dopo il Vallon) sono localizzate le attività di picnic e di relax, mentre la parte alta si connota maggiormente per la vocazione naturalistico-escursionistica e per la quiete ed il silenzio. La differenza fondamentale rispetto alla suddivisione in tre zone è l'accorpamento della zona “energia” con quella “relax” e la loro concentrazione nella parte bassa della valle. Ciò comporta il ridimensionamento della funzione di area relax e picnic della parte centrale. La suddivisione è riportata graficamente nella figura 6.

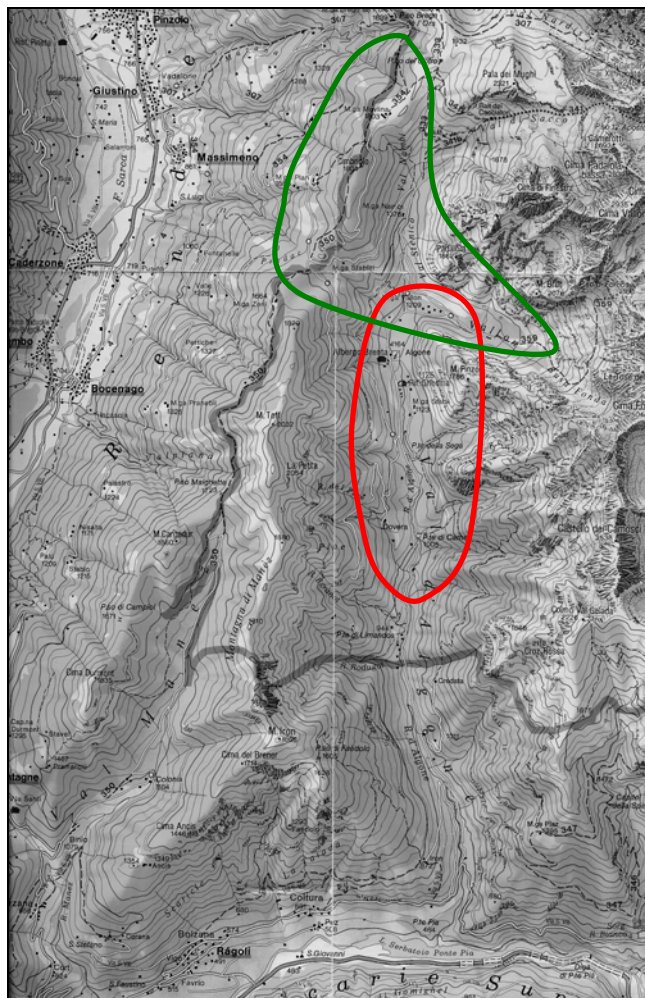


Figura 6: suddivisione della valle in due zone.

Questo scenario consta di due parti distinte, una relativa agli attrattori ed una relativa alla mobilità. Per quello che riguarda le proposte sugli attrattori emerse nel corso degli incontri, esse sono state recepite pienamente come parte integrante all'interno del presente progetto in quanto considerate valide in un'ipotesi di realizzazione. Per ciò che riguarda le misure sulla mobilità, vengono riportate le misure sviluppate da Parco e Comune.

Nella tabella 6 sono riportate le strategie specifiche di riqualificazione degli attrattori nello scenario 2, integrate con le proposte elaborate da Parco e Comuni: si può notare la suddivisione in due zone invece che in tre zone e l'accorpamento della zona "energia" con quella "relax".

<b>Area <u>Energia+Relax</u></b>	
Riqualificazione delle attività di campeggio; nuovo ruolo per le malghe, il rifugio e il ristorante	<p>Strutture di servizio per il campeggio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- concentrazione delle strutture e delle aree dedicate al campeggio con eliminazione del campeggio nel prato antistante il rifugio Ghedina.</li> <li>- Stesura di una normativa ecologica per i campeggi da parte del Parco oppure certificazione ecologica standard.</li> <li>- Valorizzazione delle altre forme di accoglienza, quali rifugio ed albergo e differenziazione dell'offerta.</li> <li>- Nel caso permanessero i campeggi nei prati (ipotesi non auspicabile), realizzazione di strutture sanitarie idonee e regolamentazione rigida in merito alle aree in cui si può campeggiare, alla disposizione delle tende ed alle attività permesse o vietate (ad esempio accensione fuochi, ecc..).</li> </ul>
Attività culturali	<p>Sviluppo di questa zona come zona di attività culturali, seminari tematici, concerti, vacanze studio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Collaborazione con le strutture ricettive per offrire sale adeguate a seminari e vacanze studio.</li> <li>- Destinazione dei prati per attività all'aperto, in particolare della zona antistante al rifugio Ghedina.</li> <li>- Disciplinare ecologico per l'organizzazione di feste ed eventi a impatto zero.</li> <li>- Realizzazione di un museo nell'antica vetreria ristrutturata previa certificazione della stessa come bene culturale da parte della Provincia.</li> <li>- Ristrutturazione ed allestimento di un centro informazione nella casina Checot.</li> </ul>
Sentieri tematici / didattici	<p>Concentrazione dei sentieri didattici attrezzati tra confine Parco e malga Stabli.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sentiero tematico „acqua / energia” tra ponte o Sega e malga Stabli (anche in base all'eventuale posizionamento di un mulino dimostrativo previsto dal progetto fossil free).</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione del ponte di collegamento tra Stabli e Ghedina, anche in vista della realizzazione del museo nella vetreria.</li> <li>- Realizzazione di un ulteriore ponte di collegamento Stabli-zona albergo Brenta tramite ponte con possibilità di realizzazione di un percorso ad anello nella zona.</li> <li>- Promozione dei sentieri tematici già esistenti (vedi sezione “attrattori”).</li> </ul>
Il tema dell'energia	<p>“Valle delle energie alternative”:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- progetto pilota fossil free.</li> <li>- formazione, seminari, convegni.</li> <li>- coinvolgimento delle colonie (ad esempio progetto “scomettiamo che...”, ...)</li> </ul> <p>Obiettivo: creare la prima <b>valle climaneutrale</b> che offra un caso di studio unico e dia un contributo concreto contro i cambiamenti climatici.</p>
Eventi speciali	<p>Feste, concerti, seminari.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Festa Algone 2008: una festa estiva ad impatto zero;</li> <li>- Realizzazione da parte del Parco di un disciplinare ecologico per le feste.</li> <li>- In occasione delle feste, realizzazione di un servizio di mobilità sostenibile previo accordo con il comune di Stenico per l'utilizzo del parcheggio a malga Stabli.</li> </ul>
Concentrazione delle aree adibite a pic nic nella zona Vallon e nella zona Ghedina-Brenta	<p>Realizzazione di nuove aree pic nic attrezzate.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- individuazione di 2-3 aree nella zona Vallon, ad una distanza minima di 100 - 150 m da rifugi e malghe che offrono un servizio di ristorazione.</li> <li>- Individuazione di altre aree in zona Brenta-Ghedina.</li> </ul>
Offerte rifugio – ristorante - malghe	<p>Ampliamento delle offerte nelle strutture esistenti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Decisione su malga Nambi e sua destinazione ad un'attività di agriturismo o ristoro per passeggiate a cavallo o mountain bikers.</li> <li>- Coinvolgimento del rifugio Ghedina e del ristorante Brenta in azioni ed offerte: questi esercizi dovrebbero diventare punti di riferimento anche per le famiglie che fanno il picnic.</li> </ul>
<b>Area <u>Alpe</u></b>	
Concentrazione delle misure per malga Movlina	<p>La “nuova” malga Movlina.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ridefinizione e riqualificazione del ruolo della malga (potenziali utenti: anche alpinisti e ciclisti): offerta prodotti locali; lavorazione latte;</li> <li>- soluzione della situazione dei servizi igienici;</li> <li>- offerte di “settimane in malga”: collaborazione con i gestori per</li> </ul>

	<p>un'offerta di turismo sostenibile;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- studio di una soluzione per l'elettrificazione della malga;</li> <li>- individuazione di un punto panoramico e informazione sui sentieri tramite mappa dei sentieri affissa all'esterno;</li> <li>- progetto delle malghe affrescate in collaborazione con l'Ecomuseo delle Giudicarie.</li> </ul>
Sentieri	<p>Sentieri di collegamento.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Potenziamento, in collaborazione col Comune, dei sentieri in zona Movlina. I sentieri saranno segnalati con segnaletica standard e del Parco ma nella zona Alpe non deve essere prevista la presenza di cartelli informativi e tabelloni impattanti.</li> </ul>
Manufatti	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abbattimento del manufatto in zona Stablei a fronte della rinuncia all'utilizzo da parte del Parco.</li> </ul>
Parcheggio esistente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Unico parcheggio tra malga Nambi e malga Movlina rimane il parcheggio di raccolta di malga Movlina;</li> <li>- salvo parcheggi riservati previsti nel piano parcheggi elaborato dal Parco;</li> <li>- a malga Movlina parcheggio soprattutto per il fabbisogno degli alpinisti che accedono la mattina; eventuale riduzione della superficie del parcheggio, miglioramento dell'arredo del parcheggio.</li> </ul>
Eliminazione aree pic nic	<p>Eliminare completamente le aree pic nic presenti lungo strada e vicino al parcheggio.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La malga diventa il riferimento principale della zona, anche per la ristorazione.</li> <li>- Eventualmente al posto delle aree pic nic prevedere la realizzazione, in accordo con il gestore, di un'area con panche e tavoli nei pressi della malga. Questa soluzione permetterebbe un maggior contatto fra visitatori e malga, favorendo anche la vendita di prodotti locali.</li> <li>- Accordo anche per i servizi igienici, che potrebbero essere curati dal gestore a fronte di un adeguato indennizzo.</li> </ul>

Tabella 8: riqualificazione degli attori nello scenario 2.

### Strategie relative alla mobilità nello scenario 2.

In questo scenario la proposta di regolamentazione del traffico si basa sulla suddivisione in due zone. In base agli incontri tenuti è stato proposto lo spostamento più a valle del punto di chiusura, in modo da creare una vasta area senz'auto su cui si possa operare una più ampia riqualificazione. Uno spostamento del punto di chiusura in zona Ghedina permetterebbe infatti la realizzazione di una vasta area (collocata fra il rifugio Ghedina e l'albergo Brenta), in cui sarebbe possibile realizzare un museo dell'archeologia industriale (tramite il recupero dell'antica vetreria) ed una zona relax adatta soprattutto per famiglie. Questo tipo di valorizzazione risulterebbe assai problematica in caso di passaggio di



veicoli nell'area centrale di questa zona. Nella figura 7 viene illustrata graficamente la proposta, che comprende:

- lo spostamento del punto di chiusura in zona rifugio Ghedina, con realizzazione di un parcheggio di raccolta suddiviso in varie parti (in modo da essere meglio inserito nel contesto) e di un piccolo punto informativo e di regolazione del traffico. Inoltre questa zona rappresenterebbe il punto di partenza per i sentieri didattici della parte bassa della valle;
- la realizzazione di un centro multimodale nell'attuale zona del parcheggio dell'albergo Brenta che comprenda un centro informazioni da realizzarsi nei ruderi della casina Checot e la fermata del servizio di mobilità alternativa all'auto privata. In questa zona si situerebbe anche il punto di partenza dei sentieri dell'alta valle.

Come accennato già in precedenza, la presente versione dello scenario 2 (per quanto riguarda la gestione della mobilità) è stata integrata dalle proposte emerse dagli incontri fra Parco e Comuni e non rappresenta la proposta finale di Ökoinstitut Südtirol/Alto Adige, che si limita alla valutazione di tali misure.

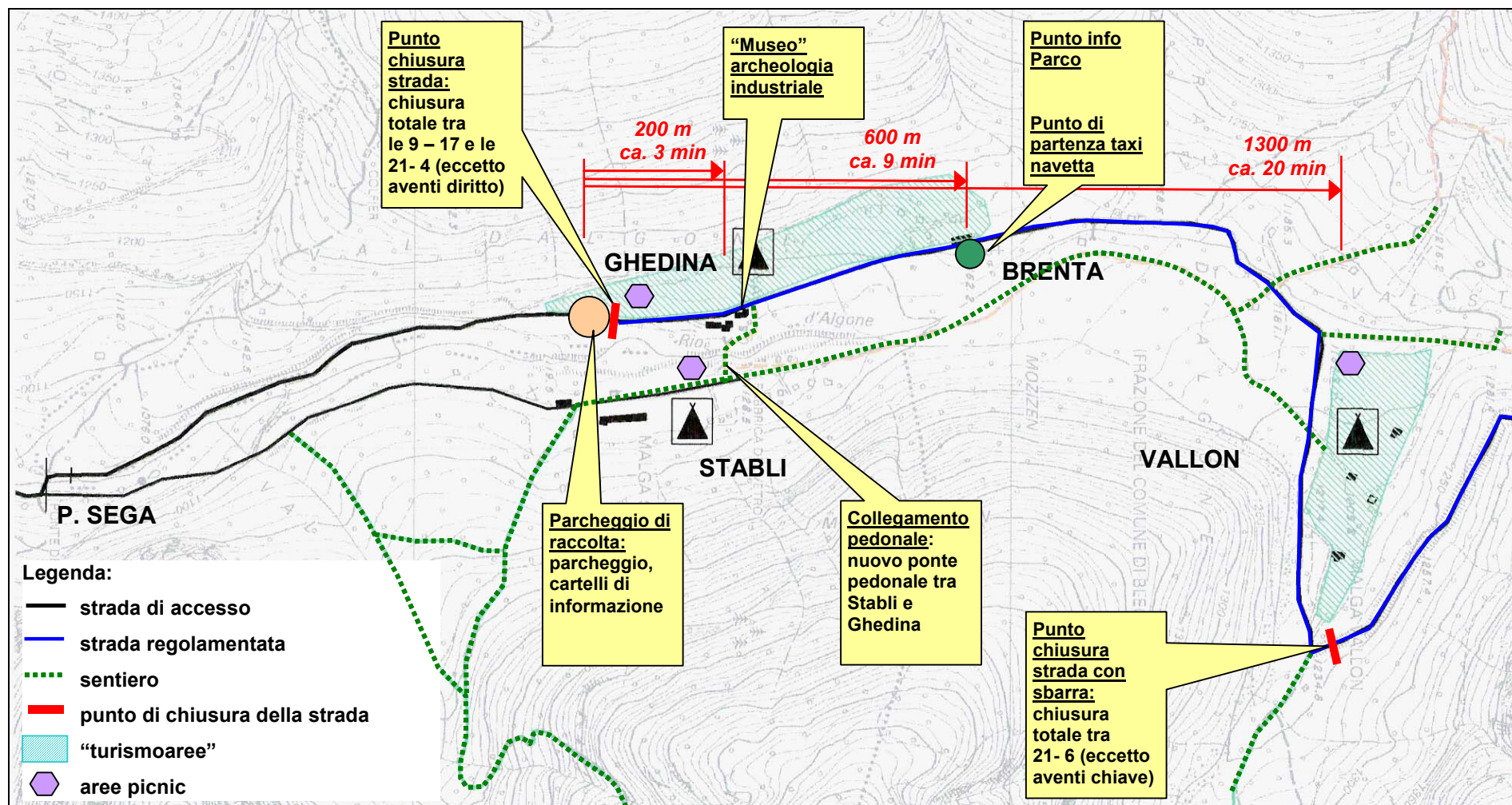


Figura 7: scenario 2.

<b>Parcheggi</b>	
Zona energia +relax	<p>Parcheggi parte bassa della valle fino al parcheggio di testata <u>liberi</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lungo strada di accesso, vicino ai ponti, vicino ad abitazioni e baite private;</li> </ul> <p>parcheggio di raccolta 1 – <u>a pagamento o gratuito</u>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizzazione in zona Prati del Ghedina di un nuovo parcheggio di raccolta con circa 65 posti auto, con eventuale suddivisione in 2-3 aree per una migliore integrazione nel paesaggio;</li> </ul> <p>porzione di parcheggio Albergo Brenta (20 posti auto):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- riservato ai clienti il cui accesso è stabilito secondo un disciplinare da concordarsi.</li> </ul>
Zona alpe	<p>Aree di parcheggio nella parte alta della valle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- piccolo parcheggio per malga Nambi (ca. 10 posti);</li> <li>- piccolo parcheggio riservato agli utenti della Malga Stablei;</li> <li>- parcheggio esistente malga Movlina (ca. 50 posti) e sistemazione dell'arredo in zona Movlina;</li> <li>- risoluzione della situazione relativa all'area parcheggio esclusiva del Comune di Massimeno.</li> </ul> <p>Eliminazione di tutte le possibilità di parcheggio non consentito.</p>
<b>Regolamentazione</b>	
Tutta la valle	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prosecuzione delle iniziative di monitoraggio dei flussi di traffico.</li> </ul> <p>Individuazione di tre fasce stagionali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>nel periodo invernale</u>: <ul style="list-style-type: none"> <li>- chiusura della strada a monte del Vallon.</li> </ul> </li> <li>- <u>Nel periodo di bassa stagione</u> (da identificare, tendenzialmente nel periodo aprile-maggio fino a settembre-ottobre esclusi i fine settimana di luglio e il mese di agosto): <ul style="list-style-type: none"> <li>- regolamentazione con macchinetta emettitrice di ticket, max 50 ingressi al giorno per chi prosegue oltre l'albergo Brenta;</li> <li>- cartello informativo sulle modalità di accesso, collocato al parcheggio di testata, che indica chiaramente la chiusura della strada oltre l'albergo Brenta e la necessità di munirsi di ticket.</li> </ul> </li> <li>- <u>Nel periodo di alta stagione</u> (da identificare, tendenzialmente fine settimana di luglio e mese di agosto fino al 25): <ul style="list-style-type: none"> <li>- chiusura della strada a monte del parcheggio di testata (zona Ghedina) dalle 9.00 alle 17.00, accesso consentito ai residenti ed ai clienti dell'albergo Brenta muniti di contrassegno (assegnabile secondo criteri da stabilire in</li> </ul> </li> </ul>

	<p>accordo con i soggetti interessati);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- istituzione di una fascia di silenzio dalle 12.00 alle 15.00 in cui è proibita la circolazione dei mezzi;</li> <li>- possibilità di accedere prima delle 9.00 con ticket emesso dalla macchinetta situata in località parcheggio di testata (numero contingentato a 50 accessi);</li> <li>- in zona Ghedina collocazione di personale e di cartelli informativi sulla normativa;</li> </ul>
<b>Collegamenti pedonali</b>	
Sentieri tematici di collegamento	<p>Un unico sentiero che percorre la valle in parte parallelo e in parte lungo la strada d'accesso; questo sentiero tematico è il collegamento pedonale tra le due zone.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zona energia – relax = storia industriale: percorso di archeologia industriale con Museo collocato nell'antica vetreria;</li> <li>- zona Stabli = zona energia, attività didattica per le colonie sui temi delle energie da fonti non fossili;</li> </ul> <p>zona relax – zona alpe = natura – paesaggio.</p>
Informazione	<p>Promozione di tutti gli accessi pedonali verso malga Movlina:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- promuovere i sentieri da Vallon verso malga Movlina;</li> <li>- informare sulla possibilità di accesso da Pinzolo con impianto di risalita e sentiero da Prà Rodont / malga Bregn de l'Ors per scoraggiare il traffico privato;</li> <li>- sistemazione, previo accordo con il Comune, dei percorsi in zona Malga Movlina.</li> </ul>
<b>Trasporto pubblico</b>	
Taxi navetta	<p>Dal momento che i numeri di visitatori non permettono attualmente l'introduzione di un servizio pubblico di bus navetta, si prende in considerazione l'ipotesi di convenzione con un servizio taxi privato (vedi Val Ambiez) su pulmini da 9 posti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- il taxi navetta transita durante i periodi di punta: fine settimana luglio, tutto agosto, fine settimana della prima metà di settembre.</li> </ul>
<b>La mobilità ciclistica</b>	
Percorso mountain bike	<p>Alleggerire i conflitti esistenti tra i diversi gruppi: automobilisti, pedoni e ciclisti.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la creazione della fascia oraria di silenzio permette la discesa in sicurezza dei ciclisti;</li> <li>- riduzione della velocità del ciclista soprattutto nel tratto "centrale" di sovrapposizione tra le zone scout e picnic con interventi sulla carreggiata (strisce cubettate, o.s.);</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- parte alta della valle: concentrazione del traffico motorizzato verso monte in periodi ben definiti; così da aumentare la sicurezza dei ciclisti.</li> </ul>
<b>La presenza del Parco</b>	
Raccolta funghi	Nella zona Alpe divieto di raccolta funghi con eccezione per i residenti ed i clienti pernottanti delle strutture ricettive.
Visibilità	<p>Aumento della visibilità del Parco.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le stele sul confine del Parco danno un informazione ben visibile; sarebbe di aiuto un indicazione anche all'inizio della valle, bivio con la strada statale.</li> <li>- Concentrazione dell'informazione in un punto di informazione nell'area centrale e più visitata della valle, cioè nella zona Checot.</li> <li>- Aumento della visibilità e presenza del Parco nella parte alta della valle; p.es. malga Movlina come punto di riferimento.</li> <li>- Realizzazione del progetto segnaletica previsto dal Parco.</li> </ul>

Tabella 9: strategie relative alla mobilità nello scenario 2.

### 6.4.3 Confronto fra gli scenari proposti e punti di forza e di debolezza

<b>Scenario 1: suddivisione in tre zone e punto di chiusura Vallon</b>		
	<b>punti di forza / debolezza</b>	<b>ev. misure per ridurre il problema</b>
+	Localizzazione molto adatta di un'area centrale intermodale che serva come punto di riferimento per tutta la valle: è possibile concentrare in un'unica area il punto di chiusura della strada, il parcheggio di raccolta e il punto di partenza del bus navetta.	
+	Suddivisione chiara tra le zone per evitare conflitti di utenze.	
+	Regolamentazione del traffico estremamente chiara ed applicata a tutti, residenti e non, con fasce orarie molto definite.	
+	Malga Nambi si trova a distanza di passeggiata - ca. 1,5 km; può essere realizzato senza problemi un agritur	
-	Zona centrale della valle non fortemente caratterizzata	
-	La proprietà del terreno è privata.	Contrattazioni con i proprietari per la realizzazione delle strutture necessarie.
-	L'area non è pianeggiante	Da trovare le aree più idonee; suddivisione del parcheggio di raccolta in alcune aree più piccole per inserirlo meglio nel paesaggio
<b>Scenario 2: suddivisione in due zone e punto di chiusura Ghedina</b>		
	<b>punti di forza / debolezza</b>	<b>ev. misure per ridurre il problema</b>
+	Suddivisione chiara tra le zone "energia" e "relax" ; in modo da evitare conflitti tra le utenze.	
+	Idee positive sulla riqualificazione degli attori, elaborate nel corso di un confronto.	
-	Mancanza di una regolamentazione unitaria rispetto alla mobilità.	
-	Malga Nambi non si trova a distanza di passeggiata - ca. 1,5 km.	In caso quest'ipotesi venga realizzata, l'accesso a Malga Nambi come agrotur nel periodo di alta stagione sarà complicato.
-	La proprietà del terreno è privata.	Concreta disponibilità dei proprietari del terreno ad una contrattazione su quest'area.
-	L'area intermodale centrale è suddivisa in due zone: punto di fermata e parcheggio di raccolta	In realtà i tempi di percorrenza a piedi sono estremamente brevi dal punto di

	in zona Ghedina e punto info e partenza bus navetta in zona Brenta.	chiusura alla fermata del bus navetta.
-	Esistenza di tre regolamentazioni differenti nel corso dell'anno. Ciò non contribuisce a risolvere la confusione che si presenta al visitatore.	Identificazione di una regolamentazione più generale e applicabile a tutti.
-	Nel periodo di bassa stagione, in cui è consentito l'accesso all'albergo Brenta, viene meno la connotazione di relax nell'area Ghedina-Brenta. Il passaggio delle macchine, infatti, compromette questo aspetto.	
-	Esistenza di deroghe alla norma di difficile interpretazione, ad esempio per quel che riguarda i clienti dell'albergo Brenta (distinzione pernottanti/consumazione di pasto o caffè)	In bassa stagione è ipotizzabile che i clienti che si fermano per un caffè siano residenti, mentre i visitatori sono soggetti a regolamentazione. La certificazione dello status di cliente dovrebbe avvenire tramite rilascio di un pass da parte dell'albergo da posizionarsi sul cruscotto della macchina del cliente stesso.
-	L'area non è pianeggiante, si necessita la costruzione di una nuova zona parcheggio.	È necessario reperire le aree più idonee e suddividere il parcheggio di raccolta in alcune aree più piccole per meglio inserirlo nel paesaggio.

In conclusione, lo scenario 2 risulta auspicabile a livello di valorizzazione degli attrattori, ma la regolamentazione proposta per il traffico presente degli aspetti incongrui, anche nell'ipotesi in cui venga fornita a residenti e visitatori un'informazione seria e completa sulle modalità d'accesso. La divisione della zona intermodale può rappresentare un'opportunità, in quanto si potrebbe creare una vasta area nella zona del rifugio Ghedina e dell'albergo Brenta nella quale i visitatori si spostino a piedi (sempre su distanze limitate, come da figura 7) fra i vari punti di attrazione e sentieri tematici. In più, qualora i visitatori desiderino spostarsi nella parte alta, troverebbero presso il centro informazioni la possibilità di prendere il bus navetta o una scelta di sentieri per proseguire a piedi. La creazione di quest'area è però vincolata alla condizione che le eccezioni al regolamento siano minime. Lo scenario 1, elaborato in fase iniziale di progetto, prevede invece un unico punto intermodale ed una regolamentazione molto semplice ed applicabile a tutti; per questi motivi avere maggior validità sia punto di vista tecnico che della chiarezza della regolamentazione.

## Indice delle figure

Figura 1: I confini amministrativi della Val Algone (fonte: <a href="http://www.pnab.it">www.pnab.it</a> ).....	2
Figura 2: itinerari di accesso verso malga Movlina e la Val Algone dalla Val Rendena. ....	3
Figura 3: quote di veicoli che si fermano nelle diverse zone della valle – Estate 2005. ....	26
Figura 4: la suddivisione della valle in tre zone.....	40
Figura 5: scenario 1. ....	44
Figura 6: suddivisione della valle in due zone.....	48
Figura 7: scenario 2. ....	53

## Indice delle tabelle

Tabella 1: Distanze fra le principali attrazioni in Val Algone.....	7
Tabella 2: veicoli in ingresso Val Algone – Estate 2005. ....	25
Tabella 3: percentuale di veicoli nella parte alta della valle – Estate 2005. ....	26
Tabella 4: confronto giorno medio/giorno di punta della % di veicoli che salgono anche in alta valle – Estate 2005. ....	30
Tabella 5: punti di forza e di debolezza - status quo. ....	35
Tabella 6: riqualificazione degli attrattori nello scenario 2.....	43
Tabella 7: strategie relative alla mobilità nello scenario 1.....	46
Tabella 8: riqualificazione degli attori nello scenario 2. ....	51
Tabella 9: strategie relative alla mobilità nello scenario 2.....	56



## Indice dei grafici

Grafico 1: veicoli in ingresso Val Algone – Estate 2005- .....	25
Grafico 2: percentuale di veicoli per area in un giorno medio – Estate 2005. ....	27
Grafico 3: percentuale di veicoli per area in un giorno di punta – Estate 2005. ....	28
Grafico 4: veicoli in ingresso per fascia oraria Val Algone – Estate 2005. ....	28
Grafico 5: andamento del traffico di accesso in un giorno medio Val Algone – Estate 2005. .....	29
Grafico 6: andamento del traffico di accesso in un giorno di punta Val Algone – Estate 2005.....	30
Grafico 7: percentuale di non paganti nella fascia oraria 6.00-17.00 (confronto con la media) – Estate 2005.....	31
Grafico 8: percentuale di non paganti nell'intera giornata – Estate 2005. ....	32
Grafico 9: ticket emessi giornalmente in Val Algone e confronto con la media – Estate 2005.....	33