

Destinatari per la massima diffusione e discussione collegiale:

- Sindaco di Scanno;
- Presidente del Consiglio Comunale;
- Capo gruppo di minoranza;
- Ex Sindaci;
- Presidente Cotas;
- Segretario PD Scanno;
- La Foce;
- La Piazza di Scanno;
- Gazzettino Valle del Sagittario;
- Il Centro.

QUALE STAZIONE SCIISTICA??

Il comune di Scanno ha acquisito per un valore di 250.000 Euro i beni della Società Valle Orsara. Una decisione molto importante su un tema, quello della stazione sciistica a Scanno, che ha appassionato e quindi emotivamente coinvolto con alterne vicende per più di sessantacinque anni gli scannesi tutti. Purtroppo non solo emotivamente.

Per cercare di dare un contributo tecnico sulle scelte future ho analizzato i dati impiantistici e non di sei stazioni sciistiche, che sono: Aremogna, Pizzalto, Pratello, Ovindoli, Campo Felice e Campitello Matese. L'analisi ha riguardato il numero, la tipologia, la lunghezza e le quote di partenza ed arrivo sia degli impianti di risalita che delle piste ed i parcheggi dedicati espressamente agli impianti. Ho escluso dall'analisi i campi scuola ed i relativi impianti, le piste di servizio ed i snowpark dove presenti. Gli impianti presi in considerazione sono sciovie, seggiovie e cabinovie, per le piste: le azzurre, facili, le rosse, per gli sciatori mediamente esperti e le nere difficili, per sciatori esperti. Gli sciatori nel loro complesso possono essere così suddivisi; principianti 40%, meno esperti 40%, esperti 20%.

Sono partito dai dati disaggregati relativi a ciascuna stazione, poi li ho aggregati con riferimento alle tre stazioni di Roccaraso- Rivisondoli, che sono Pratello, Pizzalto ed Aremogna, e per ultimo ho analizzato i dati aggregati delle sei stazioni.

I dati medi estrapolati sono i seguenti: il rapporto piste/impianti è risultato compreso tra 2,5 e 3,5. La distribuzione delle piste per numero e lunghezza nelle tre tipologie è: azzurre e rosse 30/40% rispettivamente, piste nere 20/30%.

Ho confrontato questi dati medi, semplificando, con la situazione di Colleterondo a partire dal 1955, anno di inizio attività:

- Periodo 1955-1985, una seggiovia, due sciovie, 5 piste. Rapporto piste/impianti 1,7, rapporto tra tipologie piste, facili 10%, medie 40%, difficili 50%;
- Periodo inizio Valle Orsara, 4 seggiovie, 6 piste. Rapporto piste/impianti 1,5, rapporto tra tipologie piste, facili 6,0%, medie 26,0%, difficili 68%;
- Situazione attuale, 3 seggiovie, piste 5.. Rapporto piste/impianti 1,7, per le piste, facili 5,0%, medie 15%, difficili 80,0%.

Tutti i dati sono stati definiti ed analizzati con gli stessi criteri, non vanno intesi in senso assoluto ma relativi tra di loro per il solo confronto.

Il confronto tra i dati dimostra chiaramente che risulta difficoltoso gestire Colleterondo sia dal punto di vista tecnico che economico. Ma se la decisione, derivante dall'acquisizione dei beni Valle Orsara, è quella di continuare ad investire a Colleterondo, per non correre il rischio di fare un altro flop, occorre realizzare:

nelle condizioni attuali una pista azzurra ed una rossa, di circa 4 km.;

se si ripristina anche un impianto al Carapale, altre due piste, un'azzurra ed una rossa, di circa 4 Km.;

in entrambi i casi un campo scuola ed un'area parcheggio dedicata solo e soltanto agli impianti di almeno 500-700 posti auto;

uno chalet moderno ed efficiente ed in regola con le leggi vigenti al posto degli attuali rifugi;

Queste condizioni sono necessarie ma non sufficienti, se non si definisce un nuovo modo di fare turismo e non si individua un sistema gestionale efficiente e condiviso. La gestione di Colleterondo deve essere economicamente compatibile con le risorse attuali ed amorevole e disinteressata come quella degli anni sessanta/settanta.

Per una riflessione e di un confronto vero, non di natura calcistica, dopo un'attenta analisi delle esperienze pregresse e dei dati tecnici ed economici a disposizione, propongo soluzioni alternative:

adibire Colleterondo principalmente a stazione estiva implementando le attività di trekking, montabyke etc. La stagione invernale può essere riqualificata dedicando l'area allo sci alpinismo, alle ciaspolate, alle escursioni con gli sci, etc.

riqualificare Passo Godi per renderlo più funzionale e per realizzare un turismo globale, sia estivo che invernale, della durata di dodici mesi economicamente compatibile. Passo Godi può diventare una stazione in cui si possono praticare

tutte le attività estive e quelle legate alla neve con particolare attenzione alla fascia di età compresa tra i 3 e 12 anni. Gli investimenti devono essere mirati, non faraonici e che diano subito redditività all'intero paese;
predisporre uno studio di fattibilità tecnica, economica e finanziaria, che tenga anche conto dei cambiamenti climatici in atto e del rispetto dell'ambiente, per la realizzazione di una nuova stazione moderna ed efficiente, e che rispetti i criteri- impianti, piste e posti auto- individuati per le sei stazioni prese in esame.

Il mio intervento ha lo scopo non solo di sollecitare riflessioni serie e tecnicamente realizzabili sul dopo Valle Orsara, ma contribuire soprattutto con successivi interventi alla redazione di un "PIANO STRATEGICO" innovativo sull'utilizzo efficace ed efficiente del nostro territorio e di tutte le relative attività.

Obiettivo primario è un futuro in cui il nostro paese possa essere di nuovo un punto di riferimento, che si ritorni agli antichi splendori quando la RICCHEZZA, la CULTURA e soprattutto la RICERCA DELLA BELLEZZA erano cardini fondamentali dei nostri comportamenti.

Giovanni Cetrone