



SOSTITUZIONE SCIOVIA GRAN SOMETTA

Relazione tecnica ed illustrativa

11/02/2020

INDICE

1	PREMESSA	3
2	OBIETTIVI E ANALISI ALTERNATIVE	3
3	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	4
3.1	IMPIANTO FUNIVIARIO	4
3.2	STAZIONE DI MONTE	5
3.2.1	<i>Stazione funiviaria</i>	5
3.2.2	<i>Cabina comando</i>	5
3.2.3	<i>Magazzino dei veicoli</i>	5
3.2.4	<i>Locali trasformazione, azionamenti, gruppo elettrogeno, deposito, servizio igienico</i>	5
3.3	STAZIONE DI VALLE	5
3.3.1	<i>Stazione funiviaria</i>	5
3.3.2	<i>Locale controllo</i>	6
3.4	LINEA	6
3.5	PISTE	6
3.10	DISPONIBILITÀ DELLE AREE	6
3.11	SERVIZI PUBBLICI E ALLACCIAMENTI	6
4	ANALISI DEI VINCOLI E DEGLI STRUMENTI URBANISTICI	7
4.1	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNE DI AYAS	7
4.2	PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNE DI VALTOURNENCHE	7
4.3	INDAGINI ARCHEOLOGICHE PRELIMINARI	7
4.4	SITI DI IMPORTANZA COMUNITARIA (SIC)	8
4.5	AMBITI INEDIFICABILI SECONDO LA L.R. 11/1998	8
4.5.1	<i>Art. 33 aree boscate</i>	8
4.5.2	<i>Art. 34 zone umide e laghi</i>	8
4.5.3	<i>Art. 35 frane</i>	8
4.5.4	<i>Art. 36 inondazioni</i>	9
4.5.5	<i>Art. 37 valanghe o slavine</i>	9
4.5.6	<i>Demanio idrico</i>	9
5	VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA E STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	9

1. PREMESSA

La sciovia Gran Sometta riveste una funzione di primaria importanza per l'attività della Cervino S.p.A. poiché realizza il collegamento fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia, a sua volta collegato con il comprensorio svizzero di Zermatt.

La Cervino S.p.A. intende procedere, nel corso dell'anno 2021, alla sostituzione della sciovia in questione per i seguenti principali motivi:

- La sciovia in esame, costruita nel 1982 dalla ditta Piemonte Funivie, è stata sottoposta alle revisioni generali del 1992 e del 2002 e, dopo alcune proroghe, nel 2016 ha ottenuto il prolungamento della scadenza di vita tecnica fino a tutto il 2026. L'impianto risulta pertanto ormai obsoleto in rapporto all'evoluzione della tecnologia costruttiva del settore;
- La capacità di trasporto dell'impianto, pari a 720 persone/ora, è assolutamente insufficiente a garantire il soddisfacimento del servizio di collegamento sopra richiamato, tanto che alla partenza dell'impianto si formano giornalmente lunghe file di attesa. Si aggiunge che la ridotta portata oraria dell'impianto è spesso un deterrente per gli sciatori che intendono spostarsi da un comprensorio all'altro o ricircolare sull'impianto stesso. Si sottolinea inoltre che l'attuale portata oraria della sciovia è completamente incongruente con quella degli impianti sottostanti adducenti che hanno una capacità di trasporto pari a 2.400 p/h;
- La sciovia, nel panorama dell'odierno parco dei mezzi di risalita, risulta essere l'impianto meno appetibile poiché non consente agli utenti di riposarsi durante la risalita, né offre alcuna protezione contro le avverse condizioni meteo (freddo, neve, vento, ecc.), particolarmente intense alla quota di installazione dell'impianto (sbarco a circa 3.100 m. s.l.m.);
- Inoltre la pista di risalita deve essere sempre completamente innevata per garantire la percorribilità da parte degli sciatori.

2. OBIETTIVI E ANALISI ALTERNATIVE

Alla luce delle considerazioni sopra esposte la Cervino S.p.A., dopo attente indagini ed approfondite valutazioni, intende sostituire l'impianto esistente con una seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico con veicoli carenati in quanto si è giudicato che tale impianto risponda a tutti i requisiti necessari, in particolare per le seguenti caratteristiche:

- impianto sci ai piedi che permette quindi agli utenti di risalire senza il fastidio, con relativa perdita di tempo, di togliere e ricalzare gli sci;
- alta portata oraria, 2.400 persone/ora, per eliminare i tempi di attesa dei clienti;
- elevata velocità di percorrenza in linea (5,0 m/s), per limitare i tempi di permanenza dei passeggeri in linea e garantire loro un rapido trasferimento da un comprensorio all'altro;
- velocità ridotta nelle stazioni (1,0 m/s), per migliorare il comfort degli utenti nelle fasi di imbarco e sbarco dai veicoli;
- veicoli con possibilità di chiusura della capote, per consentire ai passeggeri di ripararsi dalle avverse condizioni atmosferiche e dal freddo, fattori estremamente rilevanti a queste quote;
- impianto dotato di veicoli ad ammorsamento automatico che, al termine del servizio giornaliero, vengono ricoverati nel magazzino veicoli al fine di preservarli dalle intemperie;
- impianto aereo che consente di sorvolare il terreno sottostante, riducendo in maniera consistente l'impatto sul suolo e non necessita di piste innevate da preparare e mantenere.

Il nuovo impianto, destinato al trasporto di soli sciatori con sci ai piedi in salita, avrà linea pressoché coincidente con quella dell'esistente sciovia e non comporta alcuna variazione del tracciato delle piste adducenti e servite dall'impianto.

Le soluzioni alternative considerate sono:

- a) raddoppio della sciovia

b) realizzazione di una seggiovia fissa

L'alternativa a) comporterebbe la realizzazione di una nuova sciovia con capacità di trasporto massima ammessa pari a 900 p/h che, sommata a quella della sciovia esistente, determina una portata oraria totale pari a 1.620 p/h, insufficiente a garantire le esigenze di servizio necessarie. Inoltre, per quanto richiamato al punto precedente, la sciovia non garantisce sufficienti standard in relazione a durata del tragitto, comfort e protezione dagli agenti atmosferici. Infine la realizzazione di una sciovia parallela all'attuale andrebbe ad occupare una porzione di terreno che verrebbe sottratta, in alcune zone (partenza ed arrivo nello specifico), alla superficie delle piste esistenti creando, fra l'altro, strozzature ed interferenze, in particolare con l'impianto di innevamento. Da ultimo permane il problema della preparazione e manutenzione della pista di risalita.

La soluzione b) comporta la realizzazione di una seggiovia ad ammorsamento fisso con seggiole quadriposto, avente velocità massima pari a 2,6 m/s (con tappeto di imbarco) e con portata oraria di 2.400 p/h, pari a quella ottenuta con l'impianto ad agganciamento automatico esaposto. Tuttavia l'alternativa in esame comporta ridotto comfort all'imbarco/sbarco dei passeggeri (velocità elevate nelle stazioni), tempi di permanenza in linea più elevati, assenza di capote nei veicoli per protezione dei passeggeri dalle avverse condizioni meteo e, soprattutto, impossibilità di rimuovere i veicoli dalla linea al fine di preservarli in caso di intemperie.

Per i motivi sopra esposti tali soluzioni sono state scartate a favore della soluzione con seggiole esaposto ad ammorsamento automatico, pur se decisamente più onerosa.

Contestualmente alla realizzazione del nuovo impianto dovrà essere prevista la demolizione e lo smantellamento della sciovia esistente.

È inoltre da considerare che la linea in esame costituisce anche il terzo tronco del futuro collegamento impiantistico fra i comprensori sciistici Monterosa Ski e Cervino Ski Paradise.

Il collegamento in questione, in fase di studio, verrà presumibilmente realizzato nella metà degli anni '20 e sarà verosimilmente costituito da telecabine a 10 posti con veicoli chiusi.

Al momento della realizzazione del collegamento la seggiovia verrà perciò smontata per essere ricollocata sulla linea dell'attuale seggiovia quadriposto fissa KM75 "Alpe Motta".

Il progetto dovrà perciò verificare la possibilità di riutilizzare la nuova seggiovia sul profilo "Alpe Motta", minimizzando gli adattamenti e la conseguente previsione di spesa.

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

3.1 Impianto funiviario

A seguito di quanto premesso, si intende quindi procedere alla sostituzione della sciovia con l'impianto di seguito descritto:

Seggiovia monofune 6 posti ad ammorsamento temporaneo dei veicoli

Stazione motrice:	a monte
Stazione di rinvio e tensione:	a valle
Ubicazione del magazzino veicoli:	a monte
Senso di rotazione:	antiorario
Sbarco	a 90°
Quota stazione motrice di monte:	3.093,00 m
Quota stazione tenditrice di valle:	2.857,00 m
Lunghezza orizzontale:	1.154,00 m
Dislivello:	236,00 m
Lunghezza sviluppata:	1.184,73 m
Velocità massima con azionamento principale:	5,0 m/s
Velocità massima con gruppo elettrogeno:	4,0 m/s
Velocità massima con azionamento di recupero:	1,0 m/s
Portata massima:	2.400 p/h
Intervallo fra i veicoli:	9,0 m/s
Numero totale veicoli:	58
Tipologia veicoli:	6 posti con cupola di protezione
Dispositivo di tensione:	pistone idraulico
Tipo magazzino veicoli:	automatico, al piano, v = 4,0 m/s
Tipo di traffico:	solo sciatori in salita
Cavo di segnalazione interrato	

Alla stazione di partenza a valle dovrà essere predisposto un tappeto di allineamento elevabile per l'imbarco dei bambini.

Non è previsto l'esercizio notturno.

Vista la quota di installazione e la particolare esposizione della linea al vento le pressioni sui rulli di linea dovranno essere mantenute su range medio-alti al fine di ridurre il rischio di scarruolamenti.

3.2 Stazione di monte

La stazione di monte, posta a quota 3.093,00 m (TAV.1_Stazione motrice fissa a monte), sarà composta da:

3.2.1 Stazione funiviaria

Costituita da una struttura mista in calcestruzzo e acciaio la stazione sorregge l'argano principale e l'argano di recupero e i dispositivi di lancio e rallentamento dei veicoli. La copertura della stazione sarà di tipo "alto" a completa copertura dei meccanismi di stazione, realizzata in pannelli in alluminio e in lamiera di acciaio verniciati, con ampie finestrate in policarbonato trasparente per garantire un'ampia visibilità. Lo sbarco avverrà a 90° rispetto alla direzione di marcia.

3.2.2 Cabina di comando

La cabina di comando, posta a lato della zona di sbarco dei passeggeri, sarà realizzata in muratura/carpenteria metallica e verrà addossata al garage dei veicoli. Nel locale troverà posto il pulpito di comando e il quadro delle sicurezze di stazione motrice.

3.2.3 *Magazzino per veicoli*

Il magazzino veicoli è posto in asse all'impianto, a lato del piano di sbarco ed è costituito da una struttura in carpenteria metallica zincata rivestita di pannelli di lamiera. Il trasferimento dei veicoli al magazzino avverrà attraverso un canale di collegamento contenente un convogliatore automatizzato. L'immagazzinaggio dei veicoli sarà attuato da un azionamento comprendente meccanismi di movimentazione, rotaie, scambi, pedana di manutenzione e prova dei veicoli.

3.2.4 *Locali trasformazione, azionamenti, gruppo elettrogeno, deposito, servizio igienico*

In adiacenza al magazzino veicoli troverà posto un fabbricato in muratura/carpenteria metallica comprendente:

- *Locale di trasformazione:* contiene le celle di ingresso in media tensione, i trasformatori MT/BT, il quadro di bassa tensione (power center);
- *Locale azionamenti:* contiene i quadri elettrici di potenza che alimentano i motori principali, gli eventuali armadi di rifasamento, il quadro di comando e smistamento per i servizi ausiliari;
- *Locale gruppo elettrogeno:* contiene il motore termico e l'alternatore, comprensivo di quadro di comando, necessari per alimentare l'impianto in caso di mancanza dell'energia di rete.
- *Deposito:* verrà destinato a contenere ricambi e attrezzatura per la manutenzione della seggiovia.
- *Servizio igienico:* è prevista la realizzazione di un locale contenente un servizio igienico a disposizione per il personale dell'impianto.

La fornitura dell'energia elettrica in Media Tensione avverrà tramite predisposizione di una cella di media tensione nella vicina cabina elettrica Ventina e linea elettrica interrata in MT fra tale cabina e la nuova cabina elettrica da realizzare.

3.3 Stazione di valle

La stazione di valle, posta a quota 2.857,00 m (TAV.2_Stazione rinvio tenditrice a valle), sarà composta da:

3.3.1 *Stazione funiviaria*

Costituita da una struttura mista in calcestruzzo e acciaio la stazione sorregge il telaio che ospita la puleggia di rinvio, il sistema di tensione, nonché i dispositivi di lancio e rallentamento dei veicoli. La copertura della stazione sarà di tipo "alto" a completa copertura dei meccanismi di stazione, realizzata in pannelli in alluminio e in lamiera di acciaio verniciati, con ampie finestre in policarbonato trasparente per garantire un'ampia visibilità.

3.3.2 *Locale controllo*

Il locale di controllo, posto a lato della zona di imbarco dei passeggeri, sarà realizzato in carpenteria metallica rivestita in pannelli di lamiera coibentata. Nel locale sarà alloggiato il quadro sicurezze della stazione di rinvio

3.4 Linea

La linea dell'attuale sciovia, composta da 18 sostegni a ritto centrale, verrà interamente smantellata.

La nuova linea (TAV.3_Profilo longitudinale) avrà stazione di partenza e di arrivo pressoché coincidenti con quelle della sciovia da demolire al fine di consentire i collegamenti con impianti e piste preesistenti.

La linea del nuovo impianto si sviluppa su terreno moderatamente acclive, caratterizzato in prevalenza da depositi detritici e glaciali.

Risulta per la quasi totalità raggiungibile da normali mezzi meccanici.

Al fine di limitare gli effetti dinamici della linea e l'effetto del vento trasversale alla linea stessa, dovrà essere adeguatamente dimensionato il carico sulle rulliere e dovrà essere valutato l'inserimento di rulliere a doppio effetto o dotate di rulli di contrasto.

Vista la quota di installazione dell'impianto si dovrà tener conto di una coltre di una rilevante quota di neve al suolo (~ 2,00 m).

Dovranno essere adottate, dal punto di vista funiviario, tutte le precauzioni per avvicinarsi al concetto di "soccorso integrato" al fine di limitare se non escludere le possibilità di soccorso aereo.

In ogni caso, durante la stagione invernale, verrà realizzata, mediante battitura meccanica, una pista di soccorso per agevolare le eventuali operazioni di evacuazione della linea.

Non esistono attraversamenti né parallelismi con altri impianti, piste di sci, strade, fabbricati, impianti di innevamento, linee elettriche, corsi d'acqua, ...

3.5 Piste

La partenza dell'impianto è raggiungibile dalle piste di sci nn.10, 11 e 12 del comprensorio di Valtournenche, mentre dallo sbarco della seggiovia è possibile raggiungere le piste di sci nn.11 e 12 del domaine di Valtournenche e le piste nn.36 e 37 nel comprensorio di Cervinia.

Non sono previste modificazioni delle piste esistenti, salvo per quanto riguarda la realizzazione di raccordi di collegamento da realizzare alla partenza ed all'arrivo del nuovo impianto, né all'impianto di innevamento.

3.6 Disponibilità delle aree

La stazione di partenza e buona parte della linea, ubicati nel territorio del Comune di Ayas, insistono su terreni di proprietà privata, mentre il tratto terminale della linea e la stazione di monte sono dislocati su terreni del Comune di Valtournenche.

La società Cervino dispone di accordi con i proprietari dei terreni interessati che contemplan anche la sostituzione dell'attuale sciovia con un nuovo impianto di risalita.

3.7 Servizi pubblici e allacciamenti

Vista la localizzazione e la quota delle stazioni di valle e di monte non sono presenti in zona reti elettriche, idrauliche e di scarico pubbliche.

Pertanto il progetto dovrà prevedere autonomi impianti per l'alimentazione idrica e per lo stoccaggio/smaltimento delle deiezioni dei servizi igienici per il personale, presenti nelle due stazioni. Sarà inoltre da progettare l'allacciamento elettrico interrato in MT, con relative idonee apparecchiature elettriche, all'esistente cabina elettrica n.19 Ventina, posta a circa 300 m in direzione NE dalla stazione di monte, per alimentare la nuova cabina elettrica necessaria per fornire energia alla realizzanda seggiovia.

Per l'alimentazione della stazione di valle sarà invece necessario prevedere l'allacciamento interrato in BT alla cabina elettrica n.55 Sometta, posta a poche decine di metri in direzione SO.

Presso la stazione di monte dovrà essere infine previsto il posizionamento di una cisterna di gasolio interrata per l'alimentazione del gruppo elettrogeno.

4. ANALISI DEI VINCOLI E DEGLI STRUMENTI URBANISTICI

4.1 Piano regolatore generale Comune di Ayas

La stazione di valle e la quasi totalità della linea del nuovo impianto ricadono in zona Ef1* del PRGC del Comune di Ayas (TAV. 4_Planimetria inquadramento urbanistico).

L'art.35 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRGC contemplano *“la sostituzione o il potenziamento di impianti esistenti*. L'intervento previsto risulta quindi ammissibile.

Si rammenta inoltre che dovranno essere rispettate le previsioni contenute nei seguenti articoli delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C. di Ayas:

- 23 (Trasporti)
- 35 (Aree sciabili)
- 36 (Siti e beni di specifico interesse naturalistico)
- 64 (Norma generale – Sottozone “Ef”).

4.2 Piano regolatore generale Comune di Valtournenche

La stazione di monte e il tratto terminale della linea del nuovo impianto ricadono in zona Eh7* del PRGC del Comune di Valtournenche (TAV. 4_Planimetria inquadramento urbanistico).

È tra l'altro da rilevare che nelle mappe allegate al piano il tracciato dell'attuale sciovia, per quanto attiene alla parte ricompresa nel Comune di Valtournenche, è inserito all'interno della perimetrazione dell'area sciabile.

Nello specifico si evidenzia che dovranno essere rispettate le previsioni contenute nei seguenti articoli delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C. di Valtournenche:

- 39 (Aree sciabili, piste di sci alpino e nordico e altre attrezzature turistiche)
- 42 (Siti di importanza comunitaria, nazionale, regionale e zone di protezione speciale)
- 56 (Sottozone di tipo “Eh”).

4.3 Indagini archeologiche preliminari

In relazione agli aspetti archeologici sarà necessario confermare che le opere non interessano aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico e vincoli ad esse relativi di cui all'art. 22 delle NTA del PRGC del Comune di Ayas.

Dai dati di archivio e bibliografici reperibili, dall'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni, dalla lettura della geomorfologia del territorio, nonché dalle fotointerpretazioni non emergono evidenze tali da richiedere specifici approfondimenti archeologici. Il progetto dovrà comprovare tali evidenze mediante *“Verifica preventiva del rischio archeologico”*.

4.4 Siti di importanza comunitaria (SIC)

La stazione di valle e buona parte della linea del nuovo impianto si trovano all'interno di un'area individuata come Sito di Importanza Comunitaria, denominato ZSC/ZPS *“Ambienti glaciali del gruppo del Monte Rosa”* (TAV. 5_Planimetria Aree tutelate), che individua specie e habitat di importanza prioritaria per la cui conservazione è stata creata la rete ecologica europea chiamata *“Natura 2000”*.

Sarà necessario svolgere uno studio di incidenza ambientale per verificare l'influenza delle opere del nuovo impianto, sia nella fase di costruzione che nella successiva fase di esercizio, in relazione alle

specie ed agli habitat realmente presenti nei siti di edificazione, conto tenuto della preesistenza della sciovia da smantellare.

4.5 Ambiti inedificabili secondo la L.R. 11/1998

Il progetto dovrà contenere una specifica analisi delle interferenze del nuovo impianto da realizzare con aree soggette a vincolo di inedificabilità.

A tale effetto dovranno essere tenute in debita considerazione le previsioni contenute all'art. 73 del PRGC del Comune di Ayas e al capo V del PRGC del Comune di Valtournenche.

Per la redazione dello studio di compatibilità si dovrà inoltre fare riferimento alle disposizioni della Legge regionale 6 aprile 1998, n. 11 e s.m.i.

A tale proposito si illustrano di seguito le evidenze emergenti dalle osservazioni preliminari condotte.

4.5.1 Art. 33 aree boscate

Non sono presenti aree boscate nella zona di installazione del nuovo impianto.

4.5.2 Art. 34 zone umide e laghi

La stazione di valle e il primo tratto della linea della nuova seggiovia sono ricompresi in un'area circostante "zone umide e laghi" (TAV. 6_Planimetria Aree L.R. 11-98 art. 34). Dovrà essere pertanto redatto uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con le condizioni idrogeologiche e ambientali dell'area al fine della richiesta di deroga, ammessa in tali zone per l'esecuzione di interventi d'interesse generale aventi particolare rilevanza sociale ed economica a livello sia locale sia regionale, per l'esecuzione dell'impianto.

4.5.3 Art. 35 frane

Dall'analisi della cartografia degli ambiti inedificabili per frane (TAV. 7_Planimetria Aree L.R. 11-98 art. 35) l'impianto in questione risulta ricompreso quasi interamente in zona F3 (aree a bassa pericolosità).

Una parte modesta della linea ricade in zona di cautela FC-2 (aree a media pericolosità), con disciplina d'uso F2, nella quale sono ammessi interventi di adeguamento funzionale di infrastrutture lineari (impianti a fune) non altrimenti localizzabili.

La linea interseca inoltre marginalmente, e per un tratto molto limitato, una zona F1 (aree ad alta pericolosità) nella quale sono ammessi interventi di adeguamento funzionale di infrastrutture lineari (impianti a fune) non altrimenti localizzabili.

Dovrà in ogni caso essere prodotto uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente e sull'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie.

Si segnala inoltre che, rispetto alla situazione geologica ed idrogeologica, non si sono verificati, durante il trascorso periodo di esercizio (1982-2019), fenomeni franosi che abbiano interessato il tracciato e le infrastrutture della sciovia.

4.5.4 Art. 36 inondazioni

Il tracciato non presenta alcuna problematica di inondazione. Il percorso dell'impianto non è infatti attraversato da torrenti o corsi d'acqua che possano creare problematiche alla infrastruttura.

Si segnala che, dalla costruzione della sciovia (1982), non si sono verificati fenomeni di tipo idrogeologico o idraulico che abbiano interessato il tracciato e le infrastrutture dell'impianto.

La carta degli ambiti inedificabili per inondazione riporta la presenza di un'area I_c (fascia di cautela) con disciplina d'uso FA (TAV. 8_Planimetria Aree L.R. 11-98 art. 36) dovuta alla presenza di una direttrice di deflusso che si snoda lungo la base della Cima Gran Sometta e che termina nei laghetti stagionali presenti nel pianoro di quota 2.850 m s.l.m.

In tale fascia sono comunque ammessi interventi di adeguamento funzionale di infrastrutture lineari (impianti a fune) non altrimenti localizzabili.

Dovrà in ogni caso essere prodotto uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente e sull'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie.

4.5.5 Art. 37 valanghe o slavine

Il tracciato non rientra all'interno di zone inedificabili per valanga ai sensi della L.R. 11/98 e neppure nelle aree cartografate nel catasto valanghe (TAV. 9_Planimetria Aree L.R. 11-98 art. 37).

Sulle cartografie viene solamente segnata una possibile valanga lungo il versante sudorientale della Cima Gran Sometta.

Tuttavia nel 2009, a seguito di un evento valanghivo il cui soffio ha investito la stazione di partenza della sciovia, senza peraltro creare grossi danni, la società esercente ha redatto un P.I.S.T.E. (Piano di Intervento per la Sospensione Temporanea dell'Esercizio) in modo tale da definire le condizioni nivometriche critiche sulla base delle quali sospendere l'esercizio dell'impianto. Si è ritenuto infatti che in caso di eccezionali condizioni di innevamento si possano ingenerare valanghe che coinvolgono marginalmente il prefabbricato posto alla partenza della sciovia senza tuttavia interessare la linea dell'impianto. Infatti, pur essendo presente un settore pianeggiante ed in contropendenza ampio oltre 80 metri, in occasione di nevicate eccezionali contemporanee a situazioni di trasporto eolico si possono avere eventi valanghivi che possono raggiungere la stazione di partenza.

Al fine di evitare che un fenomeno valanghivo, seppur remoto, possa interessare le opere del nuovo impianto sarà necessario prevedere opere di difesa, preferibilmente di tipo attivo (Gazex), al fine di garantire l'immunità dell'impianto.

4.5.6 Demanio idrico

Le opere in progetto non ricadono in zone soggette a demanio idrico.

5. VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE

Tenuto conto che l'intervento ricade quasi interamente in Aree Tutelate -Siti Natura 2000/SIC, il progetto di sostituzione della sciovia con una nuova seggiovia ad ammorsamento automatico dei veicoli, dovrà essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale. In conseguenza dovranno essere predisposti la documentazione e gli elaborati progettuali per richiedere il Provvedimento autorizzativo unico regionale, così come previsto dall'art. 27-bis del Decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152.