



località Bardoney - 11028 Breuil - Cervinia (AO)



# SOSTITUZIONE DELLA SCIOVIA ESISTENTE "GRAN SOMETTA" CON UNA SEGGIOVIA ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO TEMPORANEO DEI VEICOLI FRA I COMPENSORI SCIISTICI DI VALTOURNENCHE E BREUIL-CERVINIA



## PROGETTO DEFINITIVO

ai sensi della Legge Regionale n. 20 del 18 aprile 2008

Allegato GS2020-0110.04.01.R.0	Oggetto STUDIO DI INSERIMENTO URBANISTICO		
Nome file 2050-0110.04.01.R.0	Revisione 0	Data OTTOBRE 2020	Descrizione EMISSIONE PROGETTO DEFINITIVO
Scala			

I progettisti

Vallée d'Aoste Projet - Dott. Ing. Perret Riccardo  
Fraz. Champoluc, Rue des Guides n°2 - 11020-AYAS (AO)  
C.F. PRPRCR79L23A326A P.IVA. 01088990070  
Cell: 333/3615011 - Iscr. Ord. Ing. R.A.V.A. n°589A

**Dott. Ing. Marco GASPARD**  
Frazione Quincod, 241  
11020 CHALLAND-SAINT-ANSELME  
Cod. Fisc. GSPMRC84P10A328G  
Partita IVA 01155860071

**ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROV. DI TRENTO**  
dott. ing. ANDREA GOBBER  
Ing. civile e ambientale, industriale e dell'informazione  
ISCR. ALBO N° 2401 - Sezione A degli Ingegneri

### GRUPPO DI PROGETTAZIONE

progettazione generale e aspetti funiviari



Viale Piave 7/A - frazione Fiera di Primiero  
38054 Primiero San Martino di C.azza (TN)

aspetti urbanistici, idraulici e strutturali



Rue De Clos 4  
11027 Saint - Vincent (AO)

aspetti geologici



via Menabrea 43  
11024 Chatillon (AO)

aspetti ambientali



via dei Quartieri 45  
36016 Thiene (VI)

aspetti archeologici



Località Closellinaz 44  
11010 Roisan (AO)

Sommaro	
1	PREMESSA ..... 3
2	DESCRIZIONE DELL'OPERA ..... 3
2.1	STATO DI FATTO DELL'OPERA ..... 5
2.2	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI ..... 8
2.2.1	OPERE DI SMANTELLAMENTO..... 8
2.2.2	NUOVA SEGGIOVIA ESAPOSTO CON VEICOLI CARENATI ..... 9
2.2.2.1	TIPOLOGIA DI IMPIANTO .....10
2.2.2.2	CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'IMPIANTO .....12
2.2.2.3	TRACCIATO.....13
2.2.2.4	OPERE ALLA STAZIONE DI VALLE .....13
2.2.2.5	OPERE ALLA STAZIONE DI MONTE .....15
2.2.2.6	CABINA DI COMANDO .....16
2.2.2.7	CABINA DI COMANDO .....17
2.2.3	IMPIANTO FUNIVIARIO.....19
2.2.3.1	ARGANO ED AZIONAMENTO PRINCIPALE .....19
2.2.3.2	ARGANO ED AZIONAMENTO DI RISERVA .....20
2.2.3.3	AZIONAMENTO CON G.E.....21
2.2.3.4	AZIONAMENTO DI RECUPERO .....21
2.2.3.5	DISPOSITIVO DI TENSIONAMENTO IDRAULICO DELLA FUNE PORTANTE TRAENTE 21
2.2.3.6	FRENI.....22
2.2.3.7	MOVIMENTAZIONE DEI VEICOLI .....22
2.2.3.8	MORSA DI ATTACCO DEI VEICOLI ALLA FUNE PORTANTE TRAENTE.....23
2.2.3.9	VEICOLI .....23
2.2.3.10	SOSTEGNI DI LINEA.....24
2.2.3.11	RULLIERE E RULLI.....25
2.2.3.12	FUNE PORTANTE TRAENTE .....25
2.2.4	LOCALI TECNICI: ASPETTI STRUTTURALI E ARCHITETTONICI .....25
2.2.4.1	ASPETTI STRUTTURALI.....26
2.2.4.2	ASPETTI ARCHITETTONICI .....26
2.2.5	REGIMAZIONE DELLE ACQUE PRESSO LA STAZIONE DI VALLE.....27
2.2.6	RETI INTERRATE .....29
2.2.6.1	SCAVO DI LINEA.....29
2.2.7	ALIMENTAZIONE ELETTRICA DELLE STAZIONI .....29
2.2.7.1	STAZIONE DI MONTE .....29
2.2.7.2	STAZIONE DI VALLE.....29
2.2.8	LINEE PER L'INNEVAMENTO PROGRAMMATO .....30
2.2.9	ALLACCIAMENTI IDRICI E FOGNARI SERVIZI IGIENICI.....30

3	INQUADRAMENTO URBANISTICO, TERRITORIALE E AMBIENTALE DEGLI AMBITI D'INTERVENTO.....	32
3.1	INQUADRAMENTO URBANISTICO .....	32
3.1.1	PIANIFICAZIONE REGIONALE.....	32
3.1.2	COERENZA CON IL PTP.....	32
3.1.2.1	COERENZA CON IL TITOLO II NORME PER PARTI DI TERRITORIO .....	32
3.1.2.2	COERENZA CON IL TITOLO III NORME PER SETTORI.....	34
3.1.3	AMBITI INEDIFICABILI – L.R. N°11 DEL 06/04/1998.....	40
3.1.3.1	Aree vincolate ai sensi dell'art.33 della L.R. 11/98 - Aree boscate .....	40
3.1.3.2	Aree vincolate ai sensi dell'art.34 della L.R. 11/98 - Zone umide e laghi ...	41
3.1.3.3	Aree vincolate ai sensi dell'art.35/1 della L.R. 11/98 - Frane .....	43
3.1.3.4	Aree vincolate ai sensi dell'art.35/2 della L.R. 11/98 – Fenomeni di trasporto in massa. 46	
3.1.3.5	Aree vincolate ai sensi dell'art.36 della L.R. 11/98 – Inondazioni. ....	46
3.1.3.6	Aree vincolate ai sensi dell'art.37 della L.R. 11/98 - Valanghe .....	48
3.1.4	FASCE DI RISPETTO DEI CORSI D'ACQUA ART.41 - L.R. N°11 DEL 06/04/1998	48
3.1.5	T.U. OPERE IDRAULICHE - R.D. N°523 DEL 25/07/1904 .....	48
3.1.6	VINCOLO IDROGEOLOGICO R.D.L. N° 3267 DEL 30 DICEMBRE 1923 .....	48
3.1.7	AREE VINCOLATE AI SENSI DEL D.L. N. 42 DEL 22 GENNAIO 2004.....	48
3.1.8	AREE VINCOLATE AI SENSI DEGLI ARTT.38 E 40 DEL P.T.P .....	49
3.1.9	AREE PROTETTE VINCOLATE AI SENSI DI NATURA 2000 .....	49
3.1.10	PROCEDURA DI VERIFICA O VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE – L.R. N.12 DEL 26/05/2009.....	49
3.1.11	PIANIFICAZIONE COMUNALE .....	50
3.1.12	P.R.G.C. COMUNE DI AYAS.....	51
3.1.12.1	ESTRATTO DELLE NTA DEL P.R.G.C. DI AYAS .....	55
3.1.12.2	VERIFICA P.R.G.C. DI AYAS .....	57
3.1.13	P.R.G.C. COMUNE DI VALTOURNENCHE. ....	58
3.1.13.1	ESTRATTO DELLE NTA DEL P.R.G.C. DI VALTOURNENCHE.....	62
3.1.13.2	VERIFICA P.R.G.C. DI VALTOURNENCHE.....	63
4	ITER AUTORIZZATIVO .....	69
5	TABELLA RIASSUNTIVA DELLE AUTORIZZAZIONI NECESSARIE .....	71

## 1 PREMESSA

Nella presente relazione si analizza il contesto urbanistico in cui sarà inserita la nuova opera con particolare attenzione alle prescrizioni ed ai vincoli degli strumenti di pianificazione a livello Regionale e Comunale. L'analisi è volta a valutare la compatibilità dell'opera agli strumenti urbanistici esistenti e ad identificare i pareri, le autorizzazioni, le procedure e le eventuali deroghe necessarie all'approvazione del progetto.

## 2 DESCRIZIONE DELL'OPERA

L'area di intervento è situata nel comune di Valtournenche ed interessa l'impianto della seggiovia Gran Sometta. I cantieri interesseranno la stazione di valle, la linea di collegamento, la stazione di monte e le aree limitrofe agli impianti. Non sono previste modifiche alle piste da sci.

La scivola si colloca a cavallo dello spartiacque tra la Valtournenche e la Val d'Ayas e realizza il collegamento tra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia, quest'ultimo a sua volta collegato al comprensorio di Zermatt.



Figura 2-1 Mappa schematica dei comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia; il cerchio rosso indica la posizione strategica assunta dalla scivola "Gran Sometta".



*Figura 2-2 Estratto dalle planimetrie di inquadramento rappresentante in blu la seggiovia "Gran Sometta";*

La sciovia esistente rappresenta un impianto ormai obsoleto e non più adeguato ad espletare in modo efficace l'importante funzione di collegamento tra ski aree per i motivi seguenti:

- consente una portata insufficiente a smaltire la portata oraria di sciatori che in determinati periodi della stagione affluisce alla sua stazione di valle e provenienti in parte dalla seggiovia esaposto "Bec Carré" (impianto con portata oraria di 2.400p/h) ed in parte dai ricircoli sulla medesima sciovia;
- la presenza di code disincentiva sia i ricircoli lungo le piste servite direttamente dalla sciovia sia lo spostamento degli sciatori dal comprensorio di Valtournenche a quello di Breuil-Cervinia;
- considerato che la linea funiviaria in oggetto si colloca all'incirca tra quota 2.860m s.l.m. e 3.090m s.l.m. in presenza di condizioni meteorologiche avverse (freddo, vento, neve) la sciovia non è in grado di offrire un servizio adeguato alla clientela che si trova completamente in balia degli eventi atmosferici per tutto il tempo impiegato nella risalita;
- per garantire la funzionalità dell'impianto è necessario provvedere periodicamente alla battitura della pista di risalita ed in mancanza di precipitazioni nevose naturali dovrebbe essere innevata trasportando la neve dalle zone di produzione lungo le piste da sci;
- la sciovia risulta ormai obsoleta e non più in grado di soddisfare le esigenze della clientela che frequenta le aree sciabili di Valtournenche, Breuil-Cervinia e Zermatt.

Di seguito verranno descritti tecnicamente tutti gli interventi previsti che in via preliminare possono essere così schematizzati:

- smantellamento delle opere elettromeccaniche e civili della sciovia esistente;
- realizzazione di una nuova seggiovia esaposto con veicoli carenati;
- realizzazione delle seguenti opere complementari:
  - locali tecnici accessori strettamente necessari presso le stazioni di monte e di valle;
  - sistemazione delle aree di imbarco e di sbarco e realizzazione dei raccordi con le piste da sci esistenti;
  - realizzazione di una nuova linea di fornitura elettrica in media tensione presso la stazione di monte;
  - realizzazione di una nuova linea di fornitura elettrica in bassa tensione presso la stazione di valle;
  - demolizione e smaltimento dell'edificio adibito a cabina elettrica di trasformazione mt/bt situato nei pressi dell'attuale stazione di valle della sciovia.

Considerato il contesto di pregio ambientale all'interno del quale verranno realizzate le opere, particolare attenzione è stata posta alle problematiche ambientali e paesaggistiche connesse alla realizzazione di ogni singolo intervento.

La stazione di valle e quasi tutta l'infrastruttura di linea ricadono nel territorio del Comune di Ayas, mentre il tratto finale della linea e la stazione di monte ricadono nel territorio del Comune di Valtournenche.

## 2.1 STATO DI FATTO DELL'OPERA

La sciovia esistente è composta dalle seguenti opere.

### Stazione di valle:

- una stazione motrice fissa con argano motore e puleggia motrice installati su un pilastro in cemento armato e relativo dado di fondazione;
- una cabina di comando costituita da un elemento prefabbricato posizionato su un basamento in cemento armato;
- edificio in muratura nella quale è ricavata la cabina elettrica di trasformazione mt/bt e dove è installato il quadro di distribuzione in bassa tensione;
- un arco in acciaio zincato presso il quale vengono posizionati i tornelli skipass con funzione di delimitazione dell'accesso sciatori.



*Figura 2-3 Stazione di valle*



*Figura 2-4 Arco per posizionamento tornelli skipass*



*Figura 2-5 Cabina elettrica*

Stazione di monte:

- una stazione di rinvio tenditrice con puleggia installata su una slitta collegata ad un contrappeso fisico sorretta da un telaio in carpenteria di acciaio ancorato alle opere di fondazione in cemento armato;
- una cabina di comando costituita da un elemento prefabbricato montato su un basamento in cemento armato posizionata in prossimità dello sbarco sciatori.



*Figura 2-6 In alto a sinistra: cabina comando; in alto a destra: stazione di rinvio; in basso: vista d'insieme.*

Linea:

- 16 sostegni di linea di tipo mono fusto in acciaio zincato dotati di piastra di base ancorata mediante tirafondi al dado di fondazione in cemento armato e completi di traversa, rulliere, pedane di manutenzione e falcone superiore;
- 1 sostegno di linea a portale in acciaio zincato ancorato mediante tirafondi ai due dadi di fondazione in cemento armato e completo di traversa, rulliere e pedane di manutenzione.



Figura 2-7 In alto a sinistra: sostegno a portale; in alto a destra: sostegno a ritto centrale.

## 2.2 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI

### 2.2.1 OPERE DI SMANTELLAMENTO

- Tutte le sopra descritte opere dovranno essere smantellate attraverso l’attuazione delle seguenti lavorazioni:
- Smontaggio di tutti i quadri elettrici presenti nel locale cabina elettrica e nelle cabine di comando di valle e di monte e rimozione dei relativi cavi elettrici di potenza o di comunicazione e controllo.
- Smontaggio di tutti i traini e della fune traente.
- Smontaggio del cavo elettrico aereo posto in opera tra i sostegni di linea.
- Rimozione del contrappeso fisico in blocchi di cemento armato installato alla stazione di rinvio a monte.
- Smontaggio di tutte le componenti meccaniche della stazione di valle, di linea e della stazione di monte (tutte le parti in acciaio posti sopra le opere di fondazione in cemento armato) mediante camion con gru.
- Demolizione di tutte le opere in cemento armato fuori terra mediante mezzo escavatore dotato di martellone idraulico.
- Scavo per la messa a nudo delle opere di fondazione in cemento armato e successiva demolizione integrale delle stesse mediante mezzo escavatore dotato di martellone idraulico.
- In via indicativa le quantità di materiali da smaltire saranno le seguenti.

- Quadri elettrici: n.1 trasformatore da 315kVA, n.2 celle di protezione linea di MT, n.1 quadro di bassa tensione con relativi interruttori, n.1 quadro principale azionamento sciovia, n.2 quadretti elettrici circuito di sicurezza di linea.
- Cavi elettrici: 1.200m cavo multipolare di linea, 50m cavo trifase linea di alimentazione in bassa tensione motore sciovia, 500m cavi elettrici di bassa tensione utilizzati per cablare il circuito di sicurezza sui sostegni di linea.
- Altre componenti elettriche: motore elettrico, micro interruttori di sicurezza e bobina elettromagnetica del freno di servizio.
- Numero 105 traini dai quali vanno differenziati il materiale plastico, i cordini tessili, le aste in alluminio e le altre componenti in acciaio (avvolgitore, sospensione e morsetto).
- Componenti argano motore: riduttore epicicloidale, disco freno, giunti.
- Pulegge e rulli di linea: due pulegge (una motrice ed una di rinvio) e 260 rulli di linea. Da tutte queste componenti vanno differenziate le guarnizioni in gomma dalle strutture in acciaio.
- Strutture in acciaio: telaio di supporto argano motore, traversa avanzamento di valle, strutture complete di 16 sostegni di linea a fusto centrale, 1 struttura completa del sostegno a portale, struttura e carro tenditore stazione di rinvio.
- Strutture in cemento armato fuori terra.
- Fondazioni in cemento armato interrate.

### 2.2.2 NUOVA SEGGIOVIA ESAPOSTO CON VEICOLI CARENATI

Il progetto prevede la sostituzione della sciovia esistente con una moderna seggiovia esaposto ad ammorsamento temporaneo con veicoli carenati adibita al trasporto di soli sciatori sul ramo salita. Il tracciato di linea corrisponderà a quello dell'impianto esistente a meno di modeste variazioni dovute allo spostamento dell'asse linea presso la stazione di valle pari a circa 7,5m in direzione sud-est rispetto a quello della sciovia. Questo spostamento risulta necessario per mantenere le opere di stazione all'esterno del sedime della pista da sci n.11. In tal modo la realizzazione della nuova seggiovia non richiede alcuna modifica ai tracciati delle piste da sci esistenti.

Tutte le opere edili funiviarie sono state collocate a monte del rio emissario dal laghetto alpino presente a nord-est.

La posizione della stazione di monte coincide con la posizione dell'attuale sbarco sciatori della sciovia.

A valle verrà posizionata la stazione di rinvio tenditrice e una piccola cabina di comando necessaria al ricovero del personale in servizio e per l'alloggiamento delle componenti elettriche.

A monte verrà posizionata la stazione motrice, il magazzino veicoli ed i seguenti locali tecnici accessori:

- cabina di comando;
- locale azionamenti;
- cabina elettrica di trasformazione mt/bt;
- locale gruppo elettrogeno;

- locale magazzino attrezzature funiviarie.
- Il senso di rotazione della nuova seggiovia sarà anti orario.
- Per ottimizzare gli spazi a disposizione degli utenti e favorire il flusso degli sciatori lo sbarco alla stazione di monte sarà realizzato ruotato di 90° rispetto all'asse linea. Per tale motivo la cabina di comando verrà collocata in testa alla stazione motrice proprio di fronte allo sbarco sciatori.
- L'imbarco alla stazione di valle sarà di tipo classico, ovvero con direzione parallela al ramo salita con presenza del tappeto di allineamento per facilitare le operazioni di imbarco degli sciatori. Per tale motivo la cabina di comando verrà collocata sulla destra della stazione funiviaria (lato ramo salita).
- L'impianto verrà realizzato per garantire una portata oraria di 2.400p/h in linea con la portata degli impianti esistenti lato Valtournenche.

#### 2.2.2.1 TIPOLOGIA DI IMPIANTO

La scelta della tipologia di impianto è ricaduta sulla seggiovia esaposto ad ammorsamento temporaneo dei veicoli per le seguenti motivazioni riferite al caso specifico:

- l'impianto aereo non richiede l'innevamento della pista di risalita e la sua battitura meccanica durante la stagione invernale;
- la seggiovia è un sistema di trasporto molto più comodo rispetto alla sciovia che consente agli utenti di riposarsi durante il viaggio;
- consente di aumentare la portata dalle 720 p/h della sciovia esistente alle 2.400 p/h di progetto garantendo uno smaltimento più veloce degli sciatori provenienti da Valtournenche senza penalizzare i ricircoli sulle piste da sci n.11 e n.12;
- rispetto alla seggiovia ad ammorsamento permanente dei veicoli consente di dimezzare il tempo di viaggio che alla velocità di 5m/s risulta essere poco superiore ai 4 minuti (sarebbero più di 8 con una seggiovia ad ammorsamento permanente);
- rispetto alla seggiovia ad ammorsamento permanente dei veicoli consente l'imbarco degli sciatori alla velocità ridotta di 1,0m/s;
- considerata la sua collocazione in quota l'impiego di un impianto utilizzabile sci ai piedi evita agli sciatori il fastidio e la perdita di tempo di togliere e ricalzare gli sci (questo favorirà un maggior numero di ricircoli sulle piste da sci n.11 e n.12);
- rispetto alla seggiovia quadriposto consente di raggiungere una portata di 2.400p/h mantenendo un intervallo tra due veicoli successivi pari a 9s, valore che agevola le operazioni di imbarco anche in presenza di bambini e di sciatori principianti;
- valutato come assolutamente necessario l'impiego della carenatura sui veicoli (per la protezione degli sciatori dalle intemperie nei giorni di brutto tempo) il veicolo esaposto si caratterizza per un migliore rapporto tra peso e superficie esposta al vento, pertanto risulta molto più stabile rispetto al veicolo quadriposto, fattore di importanza primaria considerata la posizione in quota della seggiovia.



Figura 2-8 Esempi di stazioni seggiovia esaposto con stazione di "tipo alto" realizzate dai seguenti costruttori funiviari presenti sul mercato (dall'alto verso il basso): Leitner, Doppelmayr e Bartolett

- Considerata la quota elevata in cui si posiziona la nuova seggiovia presso entrambe le stazioni le componenti elettromeccaniche dell'impianto verranno collocate all'interno di una copertura di "tipo alto" costruttivamente adatta a proteggere dalle intemperie tutte le componenti elettromeccaniche e particolarmente indicata per l'esecuzione delle manutenzioni periodiche all'interno di un volume chiuso e riparato dal vento.
- L'impiego di una copertura di "tipo basso" non risulta tecnicamente accettabile laddove la presenza di vento può essere tale da non consentire l'esecuzione delle ispezioni giornaliere sulle travi di accelerazione e decelerazione dei veicoli. Questo comporterebbe infatti inaccettabili fermi impianto influenzando negativamente sulla regolarità di esercizio.
- Altro elemento importante sarà la realizzazione di un sistema di immagazzinamento motorizzato ed automatizzato dei veicoli. Considerate le mutevoli condizioni

meteorologiche che si possono verificare alla quota di 3.000m s.l.m. sarà infatti necessario depositare i veicoli nel magazzino al termine di ogni periodo di esercizio giornaliero. La presenza di un magazzino manuale non risulta accettabile in quanto allungherebbe troppo il tempo richiesto per attuare giornalmente questa procedura.



Figura 2-9 Viste interne di una stazione con copertura "tipo alto": tutte le componenti elettromeccaniche sono inserite in un volume chiuso che consente agli addetti alle manutenzioni periodiche ed ai controlli giornalieri di operare in un ambiente protetto dalle i

#### 2.2.2.2 CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'IMPIANTO

L'impianto sarà caratterizzato dalle seguenti caratteristiche tecniche generali:

- stazione motrice fissa		a monte sbarco a 90°
- stazione di rinvio e tenditrice		a valle
- senso di rotazione		anti orario
- quota imbarco alla stazione di valle		2.858,10m s.l.m.
- quota sbarco alla stazione di monte		3.092,70m s.l.m.
- lunghezza orizzontale tra le avanstazioni	m	1.139,60
- dislivello alla quota fune	m	234,60
- lunghezza inclinata tra le avanstazioni	m	1.163,49
- pendenza media della linea	%	20,59
- capacità di ciascun veicolo (sedia carenata)	pers.	6
- intervallo tra i veicoli	s	9,0
- portata massima	p/h	2.400
- equidistanza minima dei veicoli	m	45,0
- tempo di viaggio tra ingressi stazione	min+s	3'53"
- numero totale dei veicoli	n.	58
- numero veicoli in linea per ramo di fune	n.	26
- diametro della fune portante-traente	mm	46
- tiro nominale della fune portante-traente	kN	450
- velocità massima con azionamento principale	m/s	5,0
- velocità massima con azionamento di recupero	m/s	0,8-1,0

Sostituzione della scivola "Gran Sometta" con una seggiovia esaposto ad ammortamento temporaneo dei veicoli fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia

---

- potenza richiesta a regime	kW	350
- potenza richiesta in avviamento	Kw	450
- numero dei sostegni di appoggio	n.	8
- numero dei sostegni di ritenuta	n.	2
- numero dei sostegni a doppio effetto	n.	2
- intervista in linea	m	6,1

L'impianto è costituito da una seggiovia monofune portante traente ad ammortamento temporaneo dei veicoli, nella quale i veicoli a 6 posti vengono agganciati automaticamente alla fune portante - traente, chiusa ad anello mediante impalmatura e dotata di moto continuo unidirezionale. L'impianto comprende:

- una stazione del tipo motrice fissa, con l'argano motore sistemato tra le travi di lancio e rallentamento;
- una stazione del tipo rinvio tenditrice con puleggia sistemata tra le travi di lancio e rallentamento.

La stazione motrice di monte è dotata di binario per il collegamento con il magazzino, posto alla stessa quota del piano di sbarco. L'anello di fune è movimentato dal gruppo argano motore posto nella stazione di monte, ed è messo in tensione da un cilindro idraulico, posizionato nella stazione di valle.

#### 2.2.2.3 TRACCIATO

Il tracciato di linea della nuova seggiovia ricalca sostanzialmente quello dell'impianto esistente che va a sostituire e non presenta sorvoli di strade, corsi d'acqua, piste da sci o linee interrato dell'impianto di innevamento programmato.

#### 2.2.2.4 OPERE ALLA STAZIONE DI VALLE

La stazione di valle è costituita da una struttura portante in acciaio sostenuta da una colonna centrale anteriore in acciaio e da una colonna centrale posteriore in cemento armato; ogni colonna porta la propria traversa in acciaio, a sua volta appoggio per le due travi longitudinali, di notevole rigidità, dalle quali partono i bracci rivolti verso l'esterno per collegare la struttura a forma di "U" dedicata al supporto e alla guida delle morse di veicoli ed e dei relativi gruppi di sincronizzazione.

In corrispondenza delle traverse, le travi longitudinali costituiscono anche appoggio per la struttura di copertura delle travi. Tutti i controlli e gli organi meccanici di stazione sono facilmente accessibili dalle passerelle, che percorrono e rendono raggiungibili dall'interno tutti i meccanismi di stazione.

Le due colonne centrali hanno dimensioni trasversali tali da garantire spazi laterali sufficienti per il transito in sicurezza dei veicoli.

I meccanismi di stazione sono composti dal treno di decelerazione con ruote di gomma con presa di moto direttamente dalla fune, da un ulteriore treno di ruote per il trasporto dei veicoli sul giro stazione e da un treno di accelerazione, anch'esso azionato dalla relativa presa di moto direttamente dalla fune.

La puleggia di rinvio è montata su un telaio mobile che può scorrere sulle rotaie ancorate direttamente alla stele della stazione in cemento armato. Il dispositivo di tensione della fune è del tipo idraulico con apposita centralina; il cilindro idraulico scarica il tiro sulla traversa anteriore, e da questa ritorna attraverso la struttura portante alla stele posteriore in cemento armato.

Presso la stazione di valle, in aggiunta alle opere edili funiviarie è prevista la realizzazione della cabina di comando con al suo interno un piccolo servizio igienico riservato al personale.

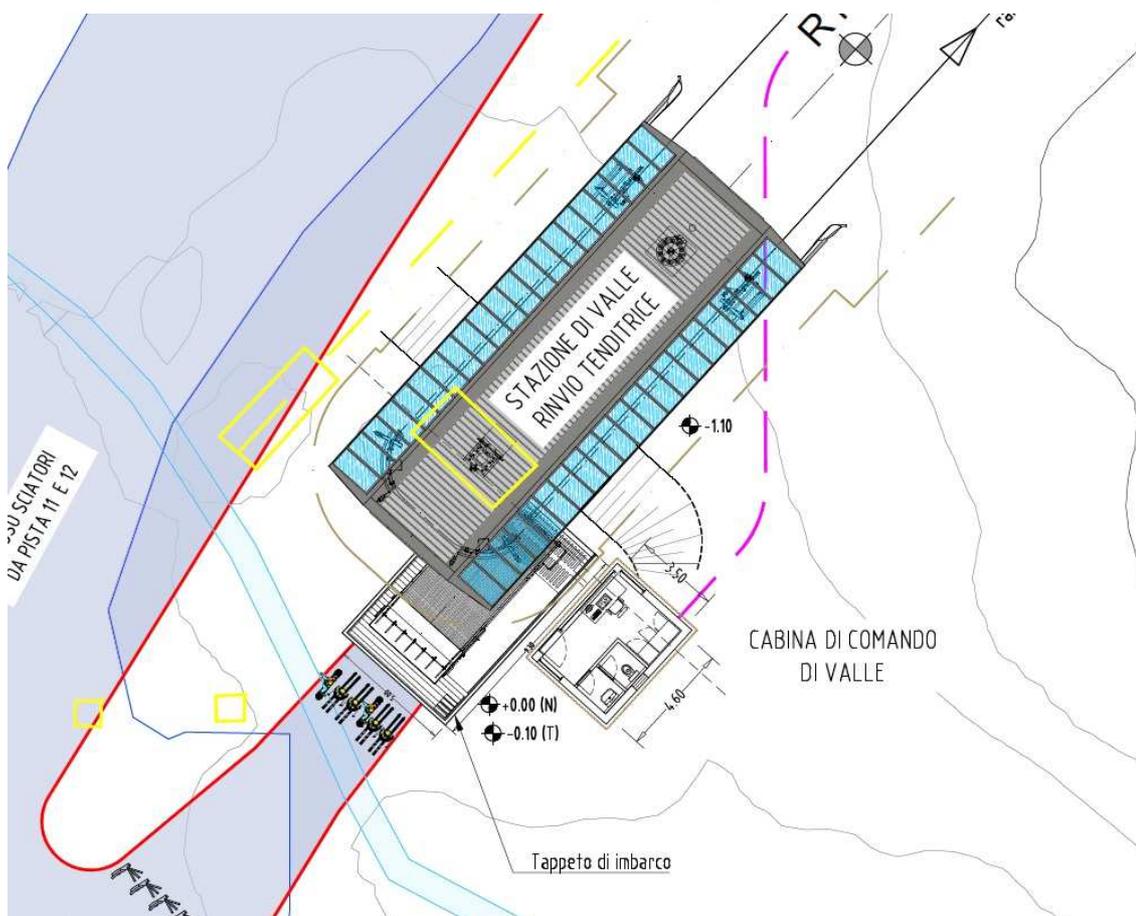


Figura 2-10 Planimetria stazione di valle

#### 2.2.2.4.1 CABINA DI COMANDO

La cabina di comando è stata collocata sulla destra della stazione funiviaria verso il lato di imbarco degli sciatori, in posizione tale da consentire il rapido intervento dell'agente in supporto dei passeggeri in fase di imbarco. Al suo interno troveranno alloggiamento i quadri elettrici di comando e controllo. L'imbarco degli sciatori avviene in direzione parallela alla linea sicché il tappeto di allineamento sciatori e l'area di imbarco si collocano davanti alla cabina di comando. La cabina di comando verrà realizzata su una vasca interrata in cemento armato formata da una platea di fondazione e quattro muri perimetrali. Il pavimento, collocato a quota +0,20cm dal piano di imbarco, sarà di tipo galleggiante e appoggiato su una serie di travetti in acciaio zincato disposti parallelamente lungo il lato più corto della cabina. I cavi elettrici di alimentazione e controllo entreranno nella vasca interrata e passeranno nel cavedio prima di risalire in corrispondenza dei quadri elettrici. Verso il piano di sbarco è prevista un'ampia

vetrata, posizionata su un davanzale alto solo 70 cm che consentirà di avere un'ottima vista sul piano di imbarco. Una porta consente al personale in servizio di accedere direttamente al piano di sbarco.

La cabina di comando è dotata di un servizio igienico riservato al personale in servizio che è composto da due ambienti: uno adibito ad antibagno con lavandino, il secondo a bagno vero e proprio. Una piccola finestra garantisce l'aerazione naturale al locale. L'approvvigionamento idrico verrà garantito attraverso l'installazione di una cisterna in PVC interrata che potrà essere approvvigionata d'acqua direttamente dalle tubazioni della linea di produzione neve. L'acqua verrà pompata verso i sanitari del servizio igienico mediante una piccola pompa dedicata. Considerata la quota alla quale si colloca il servizio igienico, la mancanza di una rete fognaria e le basse temperature mediamente presenti durante il periodo di funzionamento della seggiovia per la gestione dei reflui si farà uso di una vasca a tenuta che dovrà essere svuotata periodicamente a cura di una ditta specializzata.

#### 2.2.2.5 OPERE ALLA STAZIONE DI MONTE

La stazione di monte funge da motrice fissa e presso di essa sono installati il gruppo argano principale, l'azionamento di recupero ed i freni di servizio e di emergenza. Tutti i controlli e gli organi meccanici di stazione sono facilmente accessibili dalle passerelle, che percorrono e rendono raggiungibili dall'interno tutti i meccanismi di stazione.

La puleggia motrice con i freni di emergenza è montata su un telaio fisso ma spostabile che può scorrere sulle rotaie ancorate direttamente alla stele della stazione in cemento armato.

L'argano motore potrà avere una delle seguenti configurazioni alternative:

- a) con riduttore epicicloidale dotato di albero veloce orizzontale azionato da una coppia di motori elettrici ed albero lento verticale uscente verso il basso in grado di muovere la puleggia motrice (configurazione standard con albero veloce e riduttore);
- b) con motore in corrente alternata sincrono trifase a magneti permanenti in grado di funzionare a bassi regimi di rotazione con albero verticale uscente verso il basso in grado di muovere direttamente la puleggia motrice (configurazione con azionamenti diretto).

In entrambi i casi in sala macchine è richiesta la presenza di un argano di recupero composto dalla catena cinematica motore diesel – pompa idraulica – motore idraulico – pignone – corona dentata solidare alla puleggia motrice.

Il collegamento della puleggia motrice al telaio e all'argano è attuato secondo il principio dello sdoppiamento delle funzioni; infatti la puleggia è montata mediante cuscinetti su un albero cavo solidale con il telaio e destinato a sopportare il tiro della fune; il mozzo della puleggia è poi collegato tramite un giunto all'albero torsionale che è soggetto a pura torsione; il giunto è del tipo disinnestabile per permettere il funzionamento con l'azionamento di recupero.

La struttura portante della stazione funiviaria è analoga a quella della stazione di valle.

Presso la stazione di monte è prevista la realizzazione dei seguenti locali edili accessori all'impianto:

- magazzino per il ricovero dei veicoli;
- cabina di comando con servizio igienico riservato al personale;

- locale azionamenti;
- locale magazzino per ricambi meccanici;
- locale cabina elettrica di trasformazione MT/bt;
- locale gruppo elettrogeno.

#### 2.2.2.5.1 MAGAZZINO VEICOLI

Il magazzino dei veicoli è ricavato all'interno di un volume fuori terra collocato a monte della nuova stazione funiviaria su un'area oggi compresa tra lo sbarco sciatori e la stazione di rinvio della sciovia esistente. In pianta ha una forma rettangolare con larghezza lorda di circa 14m e lunghezza lorda di circa 38,6m. L'altezza fuori terra è pari a poco meno di 6m. Il magazzino è stato dimensionato per contenere tutti i 58 veicoli previsti e il carello di manutenzione.

Sul fronte disposto verso la stazione funiviaria (sud-ovest) è presente un portone scorrevole dal quale avviene il passaggio dei veicoli tramite il binario e il convogliatore motorizzato che fungono da collegamento con la stazione.

Un secondo portone è previsto sul lato nord-est e consente l'accesso al magazzino con un mezzo meccanico che potrà essere impiegato in occasione delle future manutenzioni.

#### 2.2.2.6 CABINA DI COMANDO

Lo sbarco a 90° è stato impiegato per ottimizzare gli spazi disponibili massimizzando l'area utile per lo sbarco degli sciatori consentendo una loro facile immissione sia sulla pista n.11 sia sulla pista n.12. La presenza dello sbarco a 90° rende necessario collocare la cabina di comando lungo il lato di sud-ovest del magazzino (a lato del foro di ingresso dei veicoli) proprio davanti l'area di sbarco sciatori. Il pavimento della cabina di comando, collocato a quota +0,20cm dal piano di imbarco, sarà di tipo galleggiante ed appoggiato su una serie di travetti in acciaio zincato disposti parallelamente lungo il lato più corto della cabina lungo i cordoli in cemento armato di collegamento dei pilastri di fondazione. I cavi elettrici di alimentazione e controllo entreranno nella vasca interrata e potranno correre nel cavedio prima di risalire in corrispondenza dei quadri elettrici. Dalla cabina di comando è possibile accedere direttamente al locale azionamenti ed al magazzino veicoli.

Verso il pianto di sbarco è prevista un'ampia vetrata posizionata su un davanzale alto solo 70 cm che consentirà di avere un'ottima vista sul piano di sbarco. Una porta consente al personale in servizio di accedere direttamente al piano di sbarco.

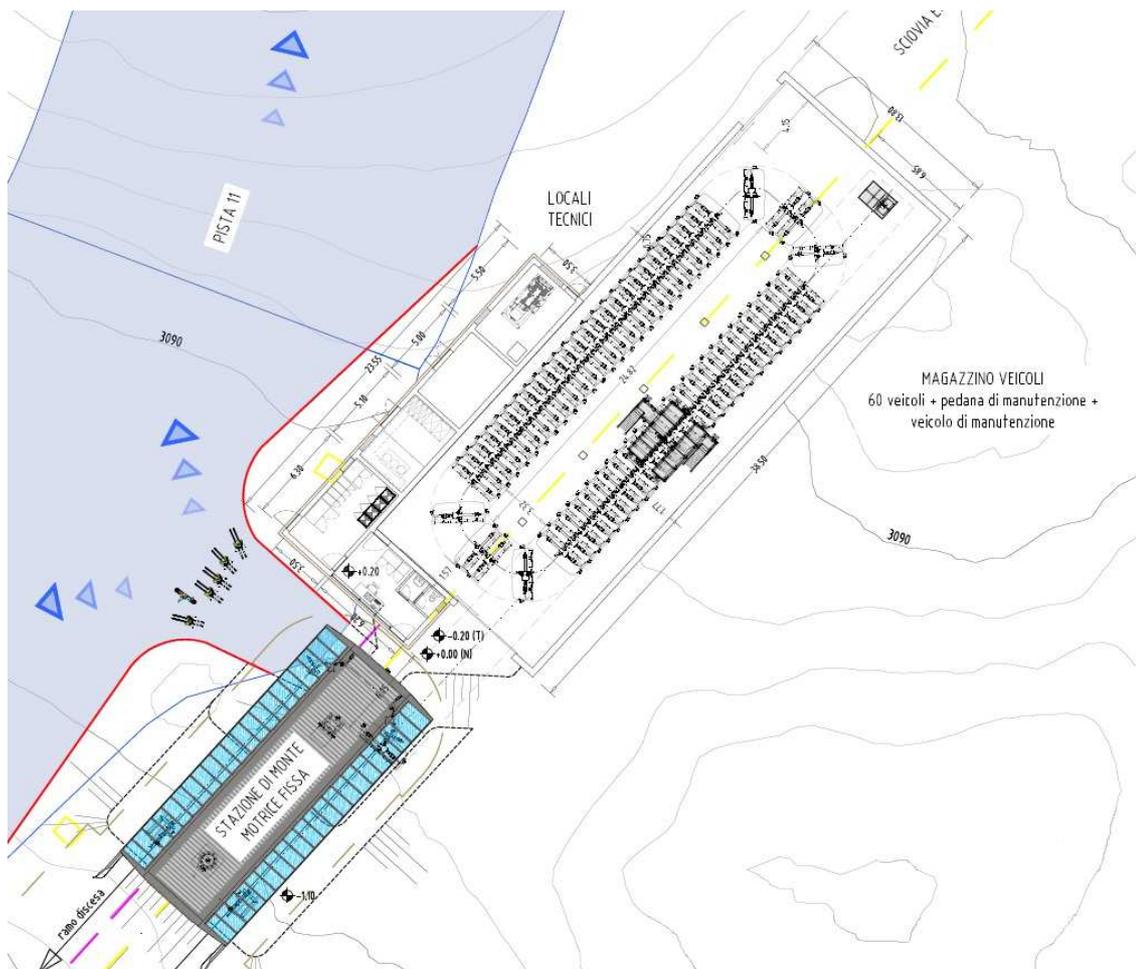


Figura 2-11 Planimetria stazione di monte

#### 2.2.2.7 CABINA DI COMANDO

Lo sbarco a 90° è stato impiegato per ottimizzare gli spazi disponibili massimizzando l'area utile per lo sbarco degli sciatori consentendo una loro facile immissione sia sulla pista n.11 sia sulla pista n.12. La presenza dello sbarco a 90° rende necessario collocare la cabina di comando lungo il lato di sud-ovest del magazzino (a lato del foro di ingresso dei veicoli) proprio davanti l'area di sbarco sciatori. Il pavimento della cabina di comando, collocato a quota +0,20cm dal piano di imbarco, sarà di tipo galleggiante ed appoggiato su una serie di travetti in acciaio zincato disposti parallelamente lungo il lato più corto della cabina lungo i cordoli in cemento armato di collegamento dei pilastri di fondazione. I cavi elettrici di alimentazione e controllo entreranno nella vasca interrata e potranno correre nel cavedio prima di risalire in corrispondenza dei quadri elettrici. Dalla cabina di comando è possibile accedere direttamente al locale azionamenti ed al magazzino veicoli.

Verso il pianto di sbarco è prevista un'ampia vetrata posizionata su un davanzale alto solo 70 cm che consentirà di avere un'ottima vista sul piano di sbarco. Una porta consente al personale in servizio di accedere direttamente al piano di sbarco.

#### 2.2.2.7.1 SERVIZIO IGIENICO PER IL PERSONALE

Il servizio igienico riservato al personale in servizio è composto da due ambienti: uno adibito ad antibagno con lavandino, il secondo a bagno vero e proprio. Una piccola finestra garantisce l'aerazione naturale al locale. L'approvvigionamento idrico verrà garantito attraverso l'installazione di una cisterna in PVC interrata che potrà essere approvvigionata d'acqua direttamente dalle tubazioni della linea di produzione neve. L'acqua verrà pompata verso i sanitari del servizio igienico mediante una piccola pompa dedicata. Considerata la quota alla quale si colloca il servizio igienico, la mancanza di una rete fognaria e le basse temperature mediamente presenti durante il periodo di funzionamento della seggiovia per la gestione dei reflui si farà uso di una vasca a tenuta che dovrà essere svuotata periodicamente a cura di una ditta specializzata nel successivo smaltimento. Nell'autorizzare la vasca di accumulo, si dovrà prevedere la tenuta di un registro dove annotare i trasporti, i quantitativi trasportati e l'impianto a cui dovrà affluire il liquame da trattare.

#### 2.2.2.7.2 LOCALE AZIONAMENTI

A lato della cabina di comando, lungo il fronte del magazzino veicoli esposto a nord-ovest, verrà posizionato il locale azionamenti, all'interno del quale troveranno collocazione:

- il quadro di distribuzione elettrica in bassa tensione;
- i quadri elettrici funiviari;
- il quadro di distribuzione delle linee in fibra ottica;

Dal locale azionamenti è possibile accedere direttamente alla cabina di comando, mentre una seconda porta consente l'accesso ai locali direttamente dall'esterno.

Il pavimento del locale azionamenti, a quota +0,20cm dal piano di imbarco, sarà di tipo galleggiante ed appoggiato su una serie di travetti in acciaio zincato disposti parallelamente lungo il lato più corto della cabina lungo i cordoli in cemento armato di collegamento dei pilastri di fondazione.

#### 2.2.2.7.3 CABINA ELETTRICA DI TRASFORMAZIONE MT/BT

A lato del locale azionamenti, lungo il fronte del magazzino veicoli esposto a nord-ovest, verrà posizionata la nuova cabina elettrica di trasformazione.

In essa troveranno collocazione:

- un trasformatore dimensionato per il carico elettrico richiesto complessivamente alla stazione di monte;
- le celle di ingresso della linea di media tensione e di protezione del trasformatore.

L'accesso al locale avviene direttamente dall'esterno e a lato della porta di ingresso verranno collocate due griglie per l'aerazione naturale del locale.

Il pavimento, collocato a quota +0,20cm dal piano di imbarco, sarà realizzato attraverso un getto industriale.

#### 2.2.2.7.4 LOCALE DEPOSITO

A lato della cabina elettrica, lungo il fronte del magazzino veicoli esposto a nord-ovest, verrà posizionato un piccolo locale per il deposito dei materiali funiviari (ricambi, attrezzature di manutenzione, ecc.). Il locale avrà dimensioni utili pari a circa 18m<sup>2</sup> e sarà accessibile direttamente dall'esterno attraverso una porta dedicata. Il pavimento, collocato a quota +0,20cm dal piano di imbarco, sarà realizzato attraverso un getto industriale.

#### 2.2.2.7.5 LOCALE GRUPPO ELETTROGENO

A lato del locale deposito materiali, lungo il fronte del magazzino veicoli esposto a nord-ovest, verrà posizionato il locale per il gruppo elettrogeno di emergenza, necessario a produrre l'energia elettrica necessaria alla movimentazione della seggiovia nel caso in cui dovesse venire a mancare l'alimentazione elettrica da rete.

Il pavimento sarà ribassato di 20cm rispetto la soglia della porta di entrata in modo da soddisfare i requisiti normativi sull'eventuale perdita di gasolio dal serbatoio.

Saranno messe in opera due griglie: una per l'espulsione dell'aria lato radiatore del gruppo elettrogeno, una per l'aspirazione dell'area dall'esterno. Una porta consente l'accesso al locale direttamente dall'esterno.

#### 2.2.3 IMPIANTO FUNIVIARIO

##### 2.2.3.1 ARGANO ED AZIONAMENTO PRINCIPALE

Come già anticipato l'argano principale può essere di due tipi:

- tradizionale: con riduttore epicicloidale ed albero veloce con due motori funzionanti in parallelo;
- ad azionamento diretto: con motore in corrente alternata sincrono trifase a magneti permanenti in grado di far ruotare direttamente a bassi regimi la puleggia motrice.

Nel primo caso l'azionamento sarà costituito essenzialmente da:

- due motori elettrici asincroni a corrente alternata dotati ognuno di dinamo tachimetrica e ventilazione separata; i due motori sono collegati in serie all'albero veloce del riduttore per l'interposizione di un giunto cardano. L'alimentazione ad ogni motore elettrico è fornita da un sistema di conversione statica c.a./c.a. costituito da un raddrizzatore tipo AFE a transistor c.a./c.c. e da un invertitore c.c./c.a. sempre a transistor a controllo vettoriale che alimenta il motore a frequenza e tensione variabili in funzione della velocità richiesta;
- un riduttore epicicloidale con albero veloce in posizione orizzontale ed albero lento in posizione verticale;
- un albero di torsione collegato all'albero verticale del riduttore, e attraverso un giunto a denti frontali, alla puleggia motrice;
- una puleggia motrice montata, in linea di massima, a sbalzo su una campana fissa solidale con il telaio e mossa dall'albero di torsione di cui sopra;
- freni di servizio agenti su un disco calettato sull'albero veloce;
- freni di emergenza agenti sulla fascia freno presente sulla puleggia motrice.



*Figura 2-12 Argano principale tradizionale: motori-disco freno-riduttore epicicloidale-puleggia*

Nel secondo caso l'azionamento sarà costituito essenzialmente da:

- un motore in corrente alternata sincrono trifase a magneti permanenti in grado di funzionare a bassi regimi di rotazione con albero verticale uscente verso il basso in grado di muovere direttamente la puleggia motrice;
- una puleggia motrice montata, in linea di massima, a sbalzo su una campana fissa solidale con il telaio e mossa dall'albero di torsione di cui sopra;
- freni di servizio e di emergenza agenti sulla fascia freno presente sulla puleggia motrice.



*Figura 2-13 Argano principale del tipo ad azionamento diretto. Esempio sistema adottato dalla ditta Leitner.*

### 2.2.3.2 ARGANO ED AZIONAMENTO DI RISERVA

L'argano e l'azionamento di riserva consentono l'esercizio dell'impianto anche nel caso in cui si verifici un danneggiamento parziale al sistema motore dell'argano principale.

In presenza di un argano tradizionale in caso di rottura di uno dei due motori è possibile fare servizio con un solo motore, tutti i veicoli in linea, metà della velocità nominale (2,5m/s) ed alla portata ridotta di 1.200p/h.

In presenza di un argano ad azionamento diretto il motore sincrono è solitamente formato da 4 sezioni ciascuna alimentata da un proprio inverter. In caso di guasto di un settore del motore o di un inverter è possibile proseguire l'esercizio dell'impianto con 3 inverter che alimentano 3 sezioni del motore. La coppia disponibile è in questo caso pari ai  $\frac{3}{4}$  della coppia totale di targa del motore. Se il motore viene adeguatamente dimensionato è possibile in questo caso proseguire l'esercizio a piena portata.

#### 2.2.3.3 AZIONAMENTO CON G.E.

In caso di mancanza dell'alimentazione dalla rete elettrica è possibile proseguire l'esercizio dell'impianto tramite alimentazione elettrica da gruppo elettrogeno.

In questo caso la velocità di esercizio dipenderà dal dimensionamento del gruppo elettrogeno.

#### 2.2.3.4 AZIONAMENTO DI RECUPERO

L'impianto è dotato di proprio azionamento di recupero. Tale azionamento è costituito da una catena cinematica composta in successione da motore diesel – pompa idraulica – motore idraulico – pignone - corona dentata ingranabile su una corona dentata solidale alla puleggia motrice. Tale azionamento consente all'impianto di viaggiare nei due sensi di marcia alla velocità massima compresa tra 0,8 e 1,0 m/s.

Il funzionamento con l'azionamento di recupero prevede la possibilità ingranare il ruotino dentato (pignone) sulla corona dentata solidale alla puleggia motrice e il contestuale disinnesto del giunto a denti frontali che collega l'albero torsionale del riduttore dell'azionamento principale alla corona dentata solidale alla puleggia motrice.

La fonte di energia dell'azionamento di recupero è costituita da un motore diesel dotato di serbatoio per il carburante autonomo e posizionato entro la copertura di stazione; la pompa idraulica, azionata direttamente da detto motore, è a portata variabile per permettere una regolazione continua della velocità dell'impianto ed è collegata, con un circuito chiuso bidirezionale, al corrispondente motore idraulico a cilindrata fissa.

#### 2.2.3.5 DISPOSITIVO DI TENSIONAMENTO IDRAULICO DELLA FUNE PORTANTE TRAENTE

Il dispositivo di tensione della fune portante-traente è del tipo idraulico, ed è costituito da un carrello tenditore collegato ad un pistone con relativo cilindro a doppia camera, a sua volta fissato tramite un raccordo a cerniera alla traversa anteriore della struttura portante; il gruppo cilindro pistone lavora quindi in compressione. Alternativamente potrà essere montato un gruppo a due cilindri paralleli.

La slitta di tensione scorre con le sue ruote sulle travi longitudinali della struttura portante della stazione e supporta tutto il gruppo argano principale e tutto il gruppo argano di recupero le cui componenti si muovono in modo solidale al carrello tenditore.

Il cilindro idraulico lavora con due camere principali concentriche, una di sicurezza per l'altra, ognuna delle quali si blocca in caso di perdite nell'altra camera, sopportando tutto il tiro dell'impianto; entrambe sono alimentate da una pompa a portata costante e funzionamento discontinuo, opportunamente dimensionata per mantenere l'olio nel cilindro alla pressione richiesta e per assicurare spostamenti del pistone rispetto al cilindro ad una velocità sufficiente. Nel caso in cui si opti per la soluzione con doppio cilindro parallelo, ciascuno dei due è dimensionato per reggere tutto il tiro in caso di perdita di pressione all'altro gruppo.

Appositi strumenti rilevano lo sforzo erogato dal dispositivo tenditore relativamente allo sforzo applicato all'anello trattivo mediante cella di carico ed eventualmente alla pressione effettiva nel cilindro e nella centralina.

Tutto il sistema idraulico di tensione è regolato attraverso un'apposita centralina idraulica dotata di sensori, valvole manuali, automatiche ed elettriche in grado di dialogare con un plc di comando e controllo. Un supervisore consente la visualizzazione e la taratura del sistema. La centralina idraulica è sistemata a fianco delle pedane nella parte superiore della stazione, ed inserita in un apposito armadio IP64 che ne garantisce la protezione dagli agenti atmosferici. Sono inoltre previsti dei fine corsa che segnalano l'anomala posizione del carrello fuori del campo di tolleranza e che all'occorrenza arrestano l'impianto.

La corsa richiesta al cilindro risulta dalla somma dei seguenti termini:

- corsa d'esercizio (da impianto a fune nuda a impianto con un ramo carico e l'altro vuoto);
- margine rispetto ai fine corsa;
- variazione dell'allungamento della fune in funzione della temperatura.

La corsa del cilindro idraulico è pari a 3,0 m; ulteriori 3,0 m di corsa possono eventualmente essere previsti mediante un sistema di spostamento del punto di attacco tra carrello e cilindro, nel qual caso la corsa totale del carrello tenditore risulta di 6,0 m. In alternativa quest'ultimo sistema di spostamento può essere previsto presso la stazione di monte.

#### 2.2.3.6 FRENI

L'organo motore dell'impianto è dotato di:

- un freno di servizio elettrico realizzato dall'azionamento principale secondo un programma di frenatura normale e un programma di frenatura rapida, selezionati automaticamente secondo urgenze d'intervento prestabilite. Tale frenatura sfrutta la reversibilità della corrente, per cui l'energia cinetica delle varie masse in movimento viene restituita alla rete mediante l'inversione della corrente del motore;
- un freno di servizio meccanico di tipo negativo ad apertura a comando elettromagnetico o idraulico e a frenatura modulata, tale cioè da mantenere costante la decelerazione di frenatura, indipendentemente dalle condizioni di carico della linea e di velocità dell'impianto, secondo un programma di frenatura normale e un programma di frenatura rapida, selezionati automaticamente secondo urgenze d'intervento prestabilite.

Il freno di servizio è costituito da un disco freno, montato sull'albero veloce del riduttore, sul quale agiscono due pinze freno, ed è dimensionato per arrestare l'impianto con carico in discesa con una decelerazione pari a  $1,00 \text{ m/s}^2$ . Alternativamente il freno potrà essere del tipo "differenziato" con almeno due soglie di intervento.

- un freno d'emergenza meccanico di tipo negativo ad apertura a comando idraulico, posizionato direttamente sulla fascia freno presente sulla puleggia motrice. Il freno d'emergenza è costituito da due o più pinze agenti sulla puleggia motrice.

#### 2.2.3.7 MOVIMENTAZIONE DEI VEICOLI

I dispositivi che realizzano il moto dei veicoli all'interno delle stazioni comprendono:

- il sistema di lancio ed ammorsamento (aggancio) del veicolo, costituito dal treno acceleratore (formato da una serie di ruote gommate per l'accelerazione progressiva dei veicoli) e da una serie di ruote (sincronizzate sulla velocità della fune) che hanno il compito di mantenere costante ed uguale a quella della fune portante-traente stessa la velocità del veicolo durante l'ammorsamento della morsa alla fune portante-traente; il treno acceleratore è mosso direttamente dalla fune portante-traente e ne segue istantaneamente tutte le variazioni di velocità;
- il sistema di disammorsamento (sgancio) e rallentamento, costituito anch'esso in maniera simile, da un treno deceleratore formato da una serie di ruote gommate per la decelerazione progressiva dei veicoli e da una serie di ruote sincronizzate sulla velocità della fune;
- una serie di ruote gommate che mantiene costante la velocità dei veicoli sulla curva che porta dalla rotaia di arrivo alla rotaia di partenza;
- le apposite camme o guide per la chiusura e l'apertura automatica delle morse;
- il circuito di magazzino, collegato al circuito principale da scambi e rotaie, nel quale vengono ricoverati i veicoli al termine del servizio per l'immagazzinamento notturno degli stessi.

#### 2.2.3.8 MORSA DI ATTACCO DEI VEICOLI ALLA FUNE PORTANTE TRAENTE

Ogni veicolo è dotato di morsa singola, costituito da una coppia di ganasce in acciaio forgiato, delle quali una fissa e l'altra mobile, incernierata alla prima, una coppia di ruote di scorrimento in materiale a basso attrito e fonoassorbente, una coppia di molle cilindriche precaricate e un braccio di manovra che genera la compressione e il parziale rilascio di dette molle onde ottenere l'apertura e la chiusura della ganascia mobile; sulla parte che reca la ganascia fissa è montato un rullo di stabilizzazione delle morse in senso trasversale; il passaggio delle ganasce delle morse al disotto dei rulli di ritenuta avviene gradualmente grazie a due palmole rastremate montate su ogni morsa.

#### 2.2.3.9 VEICOLI

Ciascun veicolo sarà costituito dalle seguenti componenti:

- un'asta di sospensione (di collegamento tra la morsa e il telaio di supporto della seggiola) formata da un tubo rettangolare alla cui estremità superiore è infilata una pipa forgiata e saldata all'asta, sufficiente per garantire la sicurezza del collegamento alla morsa;
- un elemento di collegamento fra l'asta di sospensione ed il telaio della seggiola, costituito da un secondo telaio fissato superiormente all'asta di sospensione ed inferiormente alla struttura di un sistema di ammortizzazione solidare alla struttura della seggiola;
- la seggiola 6 posti vera e propria con sedute e schienali preformati
- la barra di sicurezza con o senza poggia sci
- carenatura in plexiglass



*Figura 2-14 Esempio di veicolo esaposto con cupola*

#### 2.2.3.10 SOSTEGNI DI LINEA

I sostegni della linea sono del tipo a fusto centrale di forma piramidale ed a sezione circolare. Sono costruiti in lamiera d'acciaio scatolata e ancorati alla fondazione in calcestruzzo mediante adeguati tirafondi. Tutti i sostegni verranno montati inclinati secondo la direzione media della risultante delle pressioni agenti sulla rulliera di sostegno e sono provvisti di scala con dispositivo anticaduta; sulle testate sono montati le passerelle di manutenzione, i falconi per la manutenzione delle rulliere e un interruttore a consenso inserito nel circuito di sicurezza per bloccare l'impianto durante le operazioni di manutenzione.



*Figura 2-15 Esempio di sostegno realizzato su una seggiovia esaposto marca Leitner.*

#### 2.2.3.11 RULLIERE E RULLI

Le rulliere sono del tipo rigido trasversalmente, dotate di rulli in acciaio e lega leggera. I bilancieri sono realizzati in acciaio zincato e sono montati su snodi muniti di boccole; le boccole sono dotate di ingrassatori per la lubrificazione periodica.

Il collegamento delle rulliere alle testate, realizzato mediante bulloni, è costruito in modo tale da consentire agevolmente la facile correzione della posizione delle rulliere stesse, ai fini del loro corretto allineamento.

Tutte le rulliere, sia di appoggio che di ritenuta, sono munite di antiscarrucolanti interni, nonché di scarpe di raccolta della fune e di dispositivi di arresto automatico dell'impianto in caso di scarrucolamento della fune.

Le scarpe raccogli fune sono sagomate e dimensionate in modo da rendere possibile il passaggio della morsa in caso di scarrucolamento della fune portante-traente.

I rulli di linea saranno in linea di massima costruiti con corpi in alluminio e fiancate in acciaio, dotati di una guarnizione in gomma ad anello, montata sulla superficie cilindrica periferica del rullo e serrata lateralmente da due fiancate bloccate trasversalmente dal contrasto offerto da due anelli elastici circolari, inseriti in apposite sedi ricavate sulle superfici del rullo, senza bulloni di serraggio.

Nella parte interna del mozzo è annegata una boccola che costituisce la sede di due cuscinetti a sfera che realizzano l'accoppiamento tra il corpo ed il perno del rullo.

#### 2.2.3.12 FUNE PORTANTE TRAENTE

La fune portante traente sarà del tipo a trefoli in acciaio zincato; circa la sua tipologia e formazione, essa verrà decisa in fase di progettazione esecutiva dal costruttore della seggiovia. In linea generale la fune impiegata sarà presumibilmente una fune a 6 o 7 trefoli con anima in materiale plastico.

#### 2.2.4 LOCALI TECNICI: ASPETTI STRUTTURALI E ARCHITETTONICI

Le opere edili accessorie da realizzarsi presso la stazione di valle a quota 2.858m s.l.m. e presso la stazione di monte a quota 3.093m s.l.m. sono state progettate tenendo conto della difficoltà logistica del cantiere, in particolare considerando i seguenti fattori:

- le aree di cantiere sono raggiungibili da Cervinia utilizzando strade sterrate che in alcuni tratti presentano pendenze importanti e un fondo stradale piuttosto dissestato percorribili solo con mezzi a trazione integrale e che impongono velocità ridotte di transito;
- la distanza da percorrere da Cervinia per raggiungere la stazione di monte è pari a circa 8,7km (con 1.100m di dislivello), quella per raggiungere la stazione di valle è pari a circa 9,5km (con 800m di dislivello);
- il periodo utile per la realizzazione dei lavori è molto stretto, volendo realizzare l'opera in una sola stagione la durata del cantiere non può superare i 4 mesi;
- nei mesi di maggio e ottobre possono verificarsi eventi atmosferici con freddo e neve che potrebbero rallentare o fermare temporaneamente le lavorazioni di cantiere.

Per quanto sopra si è ritenuto opportuno adottare i seguenti principi di progettazione delle opere edili accessorie:

- limitare i getti in conglomerato cementizio al minimo indispensabile;
- privilegiare l'impiego di strutture in acciaio che possono essere realizzate su misura in stabilimento e richiedono tempi di montaggio limitati;
- realizzare i rivestimenti di facciata impiegando solo materiali durevoli (lamiere in acciaio);
- impiegare materiali leggeri per la realizzazione delle tramezze e delle partizioni interne dei locali.

Seguendo questi principi i locali edili accessori saranno realizzati come di seguito descritto.

#### 2.2.4.1 ASPETTI STRUTTURALI

Il magazzino veicoli ed i locali tecnici adibiti a cabina elettrica di trasformazione, magazzino e locale gruppo elettrogeno verranno realizzati impiegando una struttura portante in travi e pilastri in acciaio che si svilupperanno verso l'alto a partire dalla quota pavimento. I pilastri in acciaio poggeranno su pilastri in cemento armato necessari per trasmettere i carichi ai dadi di fondazione impostati sulla roccia. Tutte le opere di fondazione in cemento armato saranno collocate sotto il livello pavimento, pertanto saranno tutte interrato. I portali in acciaio verranno adeguatamente controventati. Una struttura di travi secondaria formerà l'orditura del tetto. Il rivestimento esterno delle pareti e il manto di copertura verranno realizzati utilizzando dei pannelli metallici coibentati. Le cabine di comando ed il locale azionamenti poggeranno su una struttura di fondazione in calcestruzzo e avrà la struttura portante fuori terra in acciaio.

Il rivestimento esterno delle pareti e il manto di copertura verranno realizzati utilizzando dei pannelli metallici coibentati. Alla stazione di monte le tramezze interne che separano il locale magazzino dai locali tecnici e che separano tra loro gli stessi locali verranno realizzati in blocchi di calcestruzzo cellulare, materiale che dispone di ottime qualità di isolamento termico e di resistenza al fuoco. Analoga soluzione verrà utilizzata per le partizioni interne dei servizi igienici presso le due cabine di comando. All'intradosso del solaio di copertura verranno poste in opera delle lastre armate autoportanti in calcestruzzo cellulare in modo da uniformare nei locali le caratteristiche di coibentazione termica e di resistenza al fuoco. Le finiture interne dei locali verranno realizzate in parte rasando i blocchi e le lastre di calcestruzzo cellulare ed in parte realizzando un ulteriore rivestimento con lastra di cartongesso.

#### 2.2.4.2 ASPETTI ARCHITETTONICI

In corrispondenza delle stazioni di monte e di valle troveranno collocazione delle componenti tecnologiche fornite direttamente dal costruttore delle opere elettromeccaniche il cui aspetto dipende sostanzialmente dal proprio standard costruttivo. Trattasi delle stazioni funiviarie vere e proprie (che nel nostro caso saranno dotate sia a monte che a valle di una "copertura alta" simile agli esempi di figura 5) e delle strutture accessorie quali i cancelletti di ingresso, il tappeto di allineamento a valle e il binario di ingresso al magazzino veicoli. Su queste opere si potrà intervenire solo sulla colorazione scegliendo una combinazione di colori RAL che meglio si adattano al caso specifico.

Alla stazione di valle l'unico elemento architettonico aggiuntivo è rappresentato dalla cabina di comando che per motivi normativi e funzionali deve essere necessariamente collocata a fianco del piano di imbarco sciatori. Essa si configura come un piccolo volume a sé stante che dovrà dialogare sia con le componenti della stazione funiviaria sia con il contesto paesaggistico circostante.

Alla stazione di monte le opere edili accessorie assumono invece un'importanza maggiore stante la necessità di realizzazione del magazzino veicoli e degli altri locali tecnici accessori in aggiunta a quello della cabina di comando. Stante la morfologia dell'area, la presenza in zona della stazione di arrivo di un'altra seggiovia e la necessità di mantenere invariati i sedimi delle piste da sci esistenti, il volume edile delle opere accessorie può essere posizionato solo fuori terra immediatamente a monte della stazione funiviaria. In fase di progettazione è stata esaminata anche la possibilità di interrimento del magazzino veicoli, ma è stata scartata in quanto ritenuta poco funzionale e di difficile realizzazione a causa degli ingenti lavori di scavo necessari e l'incremento significativo delle opere in cemento armato che ne risulterebbero necessarie con la realizzazione di un volume edile interrato la cui presenza diverrebbe di fatto inconvertibile.

Considerate anche le esigenze costruttive e strutturali, è risultato necessario focalizzare l'attenzione sulla "pelle dell'edificio" sia nei riguardi dei materiali impiegati sia delle colorazioni da utilizzare. Sotto il profilo architettonico, la configurazione che tale "pelle" di rivestimento assumerà connotandosi per specifiche caratteristiche volumetriche, materiche o cromatiche, rappresenterà l'elemento potenzialmente in grado di conferire una forte identità all'intervento nonché di individuare il rapporto che esso instaurerà con il contesto.

Per combinare la durabilità con l'efficacia della protezione contro le intemperie i rivestimenti esterni verranno realizzati con pannelli metallici con la superficie in vista formata da lamiere grecate. Questa scelta risulta determinante nella costruzione del rapporto con il paesaggio circostante. In particolare il progetto prevede l'adozione di pannelli con finitura opaca dai toni spenti e gradazioni affini alle tinte del paesaggio di alta montagna che circondano le nuove opere da realizzare. La scelta dei colori è derivata da un'analisi dei cromatismi prevalenti dei paesaggi circostanti ed è ricaduta sui colori tenui tipo RAL 7006 e RAL 7013 da utilizzarsi rispettivamente per i pannelli di rivestimento il primo e i serramenti e le relative imbotti il secondo.

Per quanto riguarda le opere di linea le opere più visibili e sempre in vista sono i sostegni e le relative testate. Considerato che le testate (formate dalle rulliere, le pedane di manutenzione e i falconi soprastanti) rappresentano degli elementi tecnologici non modificabili la loro finitura in acciaio zincato rappresenta un elemento non modificabile. Ne deriva che il fusto se realizzato in colore diverso andrebbe a rendere ancora più evidenti le componenti meccaniche della testata. Per questo si ritiene che la realizzazione dei fusti in acciaio zincato sia la soluzione che meglio si adatta all'inserimento delle strutture nei contesti estivi e invernali.

## 2.2.5 REGIMAZIONE DELLE ACQUE PRESSO LA STAZIONE DI VALLE

Allo stato di fatto la stazione di valle della sciovia esistente si inserisce in un contesto morfologico ed idrologico particolare caratterizzato dalla presenza:

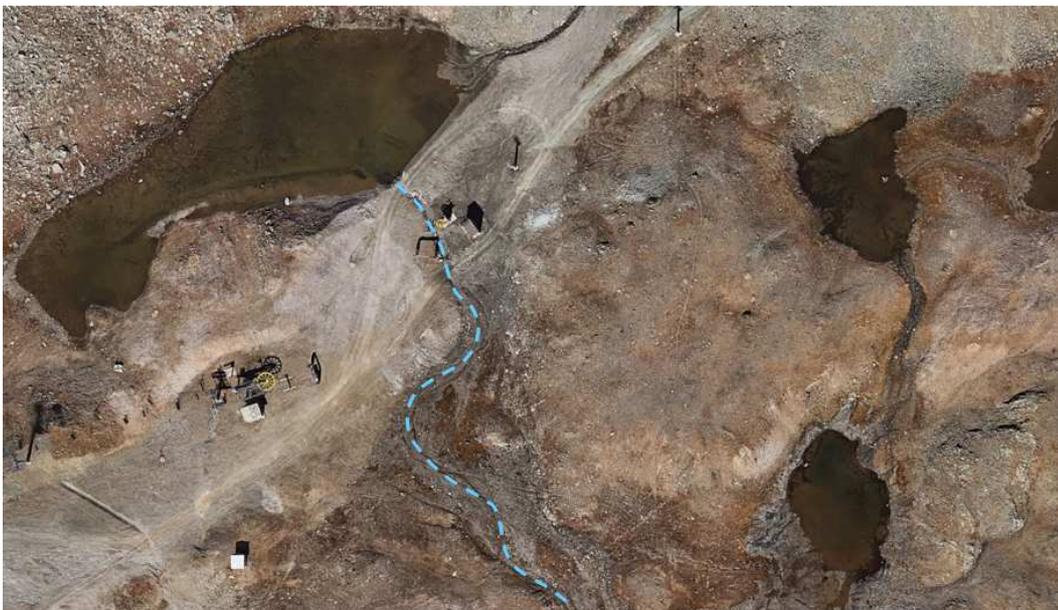
- di un laghetto naturale a nord-est;
- un'area umida con altri piccoli specchi d'acqua ad est, sud-est;
- un piccolo corso d'acqua, emissario dal laghetto naturale, che alimenta l'area umida.

Il corso d'acqua è di modeste dimensioni ed attraversa la pista da sci poco a valle rispetto alla stazione motrice della sciovia esistente.

Per una lunghezza di circa 4 metri in uscita dal laghetto è intubato per consentire il passaggio della strada di servizio.

Nel laghetto naturale risultano convogliate anche le acque di scorrimento superficiale provenienti da una parte delle piste n.11 e n.12 sicché in occasione degli eventi piovosi più intensi, esauritosi l'effetto di laminazione del laghetto, tutto il flusso idrico scorre verso l'area umida attraverso il suddetto corso d'acqua.

Durante il periodo invernale a causa delle basse temperature le acque presenti sull'area gelano e il sedime del rio viene coperto dalla neve naturale o dalla neve artificiale prodotta per la preparazione delle piste da sci. Solo in primavera, con lo scioglimento del ghiaccio, l'acqua torna a scorrere nel rio.



*Figura 2-16 Vista aerea zona di valle, sono visibili il laghetto naturale a nord-est, i laghetti dell'area umida ad est, sud-est e il rio che attraversa la pista da sci (evidenziato con il tratteggio di colore azzurro).*

Come anticipato nei paragrafi precedenti tutte le opere funiviarie ed edili della nuova seggiovia sono state collocate a monte del rio che allo stato di progetto mantiene il suo percorso naturale collocandosi tra i tornelli di controllo degli accessi ed i cancelletti cadenzatori posti prima dell'imbarco sulla nuova seggiovia.

Considerata la presenza del tappeto di allineamento, onde evitare che in caso di esondazione tutta la fossa venga allagata d'acqua, il progetto prevede l'attuazione di un intervento di regimazione idraulica così strutturato:

- aumento della sezione idraulica della tubazione posta sotto la strada di servizio esistente (e mantenimento della strada);
- formazione degli argini mediante posa in opera di massi ciclopici reperiti sul posto;

Durante il periodo invernale lungo il tratto di rio compreso tra il portale dei tornelli skipass e i cancelletti di ingresso al piano di imbarco, verrà posto in opera un tavolato amovibile per facilitare le operazioni di preparazione e gestione della pista di ingresso degli sciatori.

## 2.2.6 RETI INTERRATE

### 2.2.6.1 SCAVO DI LINEA

Tra le stazioni di valle e di monte è necessario eseguire uno scavo a sezione ristretta di dimensioni indicative 0,8m x 0,8 m nel quale inserire le seguenti componenti:

- tritubo in polietilene 3xDN50mm per posa in opera cavo multipolare continuo, cavo multipolare palo-palo e fibra ottica;
- cavidotto di riserva in polietilene DN80;
- tondino in acciaio zincato per messa a terra;
- nastro di segnalazione.

In corrispondenza di ciascun sostegno di linea dovrà essere posizionato un pozzetto per la derivazione del cavo multipolare palo-palo e per l'attacco della piattina di messa a terra.

## 2.2.7 ALIMENTAZIONE ELETTRICA DELLE STAZIONI

Per garantire il funzionamento della nuova seggiovia sarà necessario prevedere la realizzazione delle forniture elettriche presso entrambe le stazioni.

### 2.2.7.1 STAZIONE DI MONTE

Considerate le potenze elettriche necessarie ad alimentare i motori della nuova seggiovia, presso la stazione motrice verrà realizzata una nuova cabina elettrica di trasformazione mt/bt che verrà alimentata da una cabina di media tensione esistente collocata a circa 250m di distanza. Tra le due cabine elettriche verrà posto in opera una nuova linea elettrica di media tensione interrata; la linea, realizzata all'interno di uno scavo a sezione ristretta sezione B x H = 0,6m x 1,2m sarà composta da:

- cavidotto a doppio strato in barre corrugato esternamente e liscio internamente, in polietilene ad alta densità diametro 125mm, adatto alla posa in opera di cavi elettrici di media tensione;
- cavidotto in polietilene DN80 di riserva;
- un pozzetto di ispezione in conglomerato cementizio sezione utile 80cm x 80cm (utile alla posa in opera del cavo elettrico) ogni 80m di linea;
- cavo elettrico di media tensione tripolare isolato in gomma armato con piattine di acciaio sotto guaina in PVC, idoneo alla posa in opera in cavidotto interrato;
- fune di terra in rame;
- nastro di segnalazione.

### 2.2.7.2 STAZIONE DI VALLE

Allo stato di fatto nei pressi della stazione motrice di valle della scivola esistente è presente una cabina elettrica di trasformazione MT/BT contenente un trasformatore da 315kVA dedicato esclusivamente all'alimentazione elettrica dell'impianto esistente. Considerato che la stazione di rinvio tenditrice della nuova seggiovia richiederà un'alimentazione elettrica inferiore ai 50kW si ritiene conveniente alimentarla direttamente in bassa tensione derivando l'alimentazione

dalla fornitura elettrica presente nei pressi della stazione di monte della seggiovia "Du Col" collocata a circa 350m di distanza. In tal modo tutte la cabina elettrica di trasformazione esistente potrà essere dismessa e tutte le relative opere edili potranno essere smantellate. Pertanto verrà posta in opera una nuova linea elettrica di bassa tensione interrata; la linea, realizzata all'interno di uno scavo a sezione ristretta sezione B x H = 0,6m x 1,0m sarà composta da:

- cavo elettrico di potenza in bassa tensione in alluminio multipolare tipo ALSM E-AYY-O sezione  $3 \times 240\text{mm}^2 + 120\text{mm}^2$  idoneo alla posa interrata;
- cavidotto in polietilene DN80 di riserva;
- un pozzetto di ispezione in conglomerato cementizio sezione utile 60cm x 60cm ogni 100m di linea;
- fune di terra in rame;
- nastro di segnalazione.

## 2.2.8 LINEE PER L'INNEVAMENTO PROGRAMMATO

La realizzazione della nuova seggiovia non richiede modifiche sostanziali alle linee dell'impianto di innevamento esistente, tuttavia potrebbero verificarsi delle interferenze da gestire in fase di esecuzione dei lavori.

In particolare le linee di innevamento verranno attraversate dagli scavi necessari a realizzare:

- la linea di alimentazione elettrica in bassa tensione tra la stazione di monte della seggiovia "Du Col" e la stazione di valle della nuova seggiovia;
- la linea di alimentazione elettrica in media tensione tra la cabina elettrica esistente e la nuova cabina elettrica prevista alla stazione di monte della nuova seggiovia;
- i lavori di regimazione del rio esistente alla stazione di valle.

In questi casi dovrà essere posta particolare attenzione in fase esecutiva al fine di evitare il danneggiamento delle tubazioni e dei cavi esistenti. Non sono previste modifiche all'esistente.

Gli scavi previsti alla stazione di monte per la realizzazione delle opere funiviarie di stazione e delle opere edili accessorie potrebbero interferire con 2 pozzetti di produzione neve e con le relative linee interrate. In questo caso potrebbe risultare necessario il riposizionamento dei pozzetti esistenti e delle relative tubazioni interrate.

Gli scavi previsti alla stazione di valle per la realizzazione delle opere funiviarie di stazione e delle opere edili accessorie non dovrebbero interferire con le linee di produzione neve esistenti.

## 2.2.9 ALLACCIAMENTI IDRICI E FOGNARI SERVIZI IGIENICI

L'utilizzo dei nuovi servizi igienici previsti presso le stazioni di monte e di valle della nuova seggiovia sarà riservato al personale in servizio presso l'impianto.

Presso entrambe le stazioni l'approvvigionamento idrico sarà garantito mediante posa in opera di una cisterna in polietilene dalla capienza di 3.000 litri il cui riempimento stagionale sarà possibile utilizzando la rete idrica dell'impianto di innevamento programmato. Alla stazione di monte la cisterna verrà posta in opera sotto il pavimento del magazzino veicoli, alla stazione di valle sotto il pavimento della cabina di comando. In entrambi i casi verrà realizzato un

pozzetto di ispezione attraverso cui aver accesso al boccaporto della cisterna dal quale dovrà essere posta in opera un' idonea pompa di mandata.

Per lo scarico delle acque reflue si provvederà alla posa in opera del seguente sistema di gestione:

- sifoni sulle tubazioni in uscita da lavabo e w.c.;
- disoleatore scarichi acque provenienti dai lavandini;
- pozzetto di cacciata;
- vasca a tenuta da svuotare periodicamente.

Dimensionando la vasca a tenuta per una media di tre utilizzi giornalieri e 140 giorni di utilizzo, ed ipotizzando ad ogni utilizzo una media di 6 litri di scarico dal wc e 1 litro dal lavabo risulta necessario utilizzare una vasca settica da 2.940 litri, ovvero con un volume utile superiore ai 3m<sup>3</sup>. Sarà pertanto sufficiente porre in opera una vasca prefabbricata con forma circolare diametro 1,5m ed altezza 2m con un volume utile di 3,5m<sup>3</sup>.

Ogni anno si dovrà incaricare una ditta autorizzata lo svuotamento delle due vasche settiche a tenuta.

### 3 INQUADRAMENTO URBANISTICO, TERRITORIALE E AMBIENTALE DEGLI AMBITI D'INTERVENTO

A seguire, si riporta l'elenco degli strumenti di programmazione, pianificazione territoriale ed urbanistica che sono stati valutati.

#### 3.1 INQUADRAMENTO URBANISTICO

##### 3.1.1 PIANIFICAZIONE REGIONALE

L'attività della Regione e dei Comuni per il governo del territorio nell'ambito delle rispettive competenze, nonché l'azione di tutela e valorizzazione dei beni immobili di interesse artistico e storico soggetti alla legge 1° giugno 1939, n. 1089 (Tutela delle cose d'interesse artistico), e dei beni paesistici e ambientali di cui alla legge 29 giugno 1939, n. 1497 (Protezione delle bellezze naturali), e al decreto-legge 27 giugno 1985, n. 312 (Disposizioni urgenti per la tutela delle zone di particolare interesse ambientale), convertito, con modificazioni, in legge 8 agosto 1985, n. 431, e dei beni di interesse storico, artistico e paesistico di cui alla legge regionale 10 giugno 1983, n. 56 (Misure urgenti per la tutela dei beni culturali), SONO ORIENTATE DAL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO (PTP) - Legge Regionale 10 aprile 1998 n.13 - Approvazione del piano territoriale paesistico della Valle d'Aosta.

Per quanto riguarda l'azione di tutela e di valorizzazione dei beni anzidetti, l'orientamento dettato dal PTP opera ai fini sia delle determinazioni riguardanti le richieste di autorizzazione sia della formazione di nuovi vincoli ai sensi delle leggi citate.

La Regione Autonoma Valle d'Aosta dispone di propria normativa urbanistica (Legge Regionale 11/98 e s.m.i.) che determina le condizioni giuridiche riguardanti l'uso del proprio territorio, idonee a perseguire lo sviluppo sostenibile del territorio medesimo.

##### 3.1.2 COERENZA CON IL PTP

###### 3.1.2.1 COERENZA CON IL TITOLO II NORME PER PARTI DI TERRITORIO

L'art. 10 delle Norme di Attuazione del PTP stabilisce che "Il territorio è articolato in parti omogeneamente caratterizzate dalla prevalenza di una o più componenti paesistico-ambientali, nelle quali si applicano indirizzi differenziati di modalità di azione e di intervento, di usi ed attività e di condizioni operative; tali parti del territorio sono determinate dal PTP attraverso all'individuazione dei sistemi ambientali. I sistemi ambientali hanno natura e funzioni diversi da quelli delle zone omogenee del PRGC: mentre i sistemi ambientali sono finalizzati alla tutela ambientale e paesistica del territorio regionale, le zone del PRGC hanno lo scopo di attribuire destinazioni d'uso al territorio comunale. Pertanto, i sistemi ambientali non costituiscono modificazioni alla zonizzazione del PRGC vigente".

L'art. 10 delle Norme di Attuazione del PTP stabilisce che "Gli elaborati grafici del PTP individuano e delimitano, mediante coloriture riferite ad una apposita legenda, i vari sistemi ambientali; la delimitazione dei sistemi ambientali e, al loro interno, delle aree soggette a specifica disciplina, è precisata dal comune in sede di formazione o adeguamento del piano regolatore generale comunale nella relativa cartografia; nelle more della sua formazione o adeguamento si applica, agli effetti del presente PTP, la delimitazione definita da quest'ultimo".

Essendo pertanto i PRGC del comune di Ayas e Valtournenche adeguati al PTP, ne deriva che quanto riportato nel PRGC del comune risulta coerente con le indicazioni riportate nel PTP.

Dall'analisi del PTP nell'area di oggetto, risulta che gli interventi previsti ricadono nel sistema ambientali definito **Sistema delle aree naturali**. In particolare tale sistema si articola in sottosistemi. L'area interessata rientra per quanto riguarda la parte alta della linea e la stazione di monte, nel **sottosistema ambientale dell'alta montagna**. La parte bassa della linea e la stazione di valle rientrano all'interno del **sottosistema delle aree naturali**.

Il sistema delle aree naturali comprende ambiti non interessati, se non marginalmente, da utilizzazioni antropiche che interferiscono significativamente nei processi naturali; il sottosistema dell'alta montagna comprende ambiti caratterizzati dalle cime più elevate e dalle masse glaciali complessivamente qualificanti lo specifico paesaggio montano.

Nel seguito si riporta l'art. 11 delle NTA del PTP che riassume le prescrizioni previste per tali sistemi.

*Articolo 11: Sistema delle aree naturali: sottosistemi dell'alta montagna e delle altre aree naturali*

*1. Nel sottosistema dell'alta montagna l'indirizzo caratterizzante è costituito dalla conservazione (CO) delle risorse per usi ed attività di tipo naturalistico (N1); sono inoltre ammessi interventi:*

*a) di restituzione (RE), per usi e attività di tipo: A1, limitatamente alle attività inerenti alla conduzione degli alpeggi e alla silvicoltura; S3, limitatamente allo sci alpino; U2, limitatamente all'escursionismo e all'alpinismo; U3, limitatamente alle attività inerenti alla conduzione degli alpeggi e alla silvicoltura;*

*b) di riqualificazione (RQ), per usi e attività di tipo: S3, limitatamente allo sci alpino; U2;*

*c) di trasformazione (TR1 e TR2), alla condizione C2, per usi e attività di tipo: S3, limitatamente allo sci alpino; U2, limitatamente alle attrezzature per l'escursionismo, l'alpinismo e lo sci alpino.*

*2. Nel sottosistema delle altre aree naturali l'indirizzo caratterizzante è costituito dalla conservazione (CO) delle risorse naturali per usi ed attività di tipo naturalistico (N); sono inoltre ammessi interventi:*

*a) restituzione (RE) per usi e attività di tipo: A1; S3, limitatamente allo sci alpino e nordico U;*

*b) di riqualificazione (RQ), per usi e attività di tipo: A2; S3, limitatamente allo sci alpino e nordico; U2, limitatamente alle attrezzature per l'escursionismo, l'alpinismo e lo sci alpino e nordico; U3, limitatamente alle attività inerenti alla conduzione degli alpeggi e alla silvicoltura;*

*c) di trasformazione (TR1), per usi e attività di tipo: A1; S3, limitatamente allo sci alpino e nordico; U2, limitatamente alle attrezzature per l'escursionismo, l'alpinismo e lo sci alpino e nordico;*

*d) di trasformazione (TR2), alla condizione C2, per usi e attività di tipo: A2; S3, limitatamente allo sci alpino e nordico; U2, limitatamente alle attrezzature per l'escursionismo, l'alpinismo e lo sci alpino e nordico.*

*3. I PRGC precisano le determinazioni di cui ai commi 1 e 2, applicandole in modo differenziato alle varie parti dei sottosistemi di cui al presente articolo, in relazione alle rispettive specificità, evitando, con particolare riferimento agli interventi a contenuto trasformativo (TR1 e TR2),*

*significative modificazioni alla copertura del suolo, al reticolo idrografico, al sistema dei percorsi e delle strutture storiche eventualmente presenti, aumenti dei carichi ambientali, degli effetti di disturbo e dei fattori di inquinamento in termini incompatibili con le capacità di sopportazione dei siti e con gli equilibri ecologici.*

Visto quanto sopra il progetto risulta coerente con quanto previsto per tali aree.

### 3.1.2.2 COERENZA CON IL TITOLO III NORME PER SETTORI

Le norme per settori comprendono gli articoli dal 20 a 40 delle NTA del PTP.

Nel seguito si riportano i riferimenti principali a cui l'intervento deve risultare coerente per rispettare gli obiettivi e le prescrizioni del PTP.

#### Articolo 20: Trasporti

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

#### Articolo 21: Progettazione ed esecuzione delle strade e degli impianti a fune.

L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:

*Comma 3. Gli impianti di trasporto a fune devono essere localizzati e realizzati in modo da ridurre al minimo, in fase di costruzione e di esercizio, gli impatti paesistici e ambientali; in particolare:*

- b) le strade di servizio permanenti devono rispondere alle determinazioni di cui al comma 1;*
- c) le strade di servizio provvisorie e le altre infrastrutture e alterazioni fisiche necessarie per la realizzazione degli impianti, nonché gli impianti e le altre opere di cui è prevista la sostituzione, devono essere oggetto di accurati progetti di demolizione e ripristino ambientale, da approvarsi contestualmente ai progetti degli impianti.*

#### Articolo 22: Infrastrutture

L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:

*Comma 2. La diversificazione delle fonti energetiche, e la riqualificazione funzionale e il completamento delle reti di distribuzione dell'energia comportano, in particolare:*

- d) la razionalizzazione delle linee di trasporto di energia elettrica ad alta e media tensione; il progressivo interrimento delle linee di distribuzione, nelle aree di specifico interesse naturalistico, paesaggistico, storico o archeologico nonché nelle aree, nei percorsi e nei punti panoramici, con priorità per gli agglomerati di interesse storico, artistico, documentario o ambientale; la sistemazione di dette linee, nelle aree urbane, in cunicoli ispezionabili; l'interrimento delle cabine di trasformazione dell'energia elettrica o la loro rilocalizzazione in posizioni visivamente defilate;*
- e) determinazioni progettuali e modalità esecutive dirette ad assicurare il miglior inserimento dei manufatti nell'ambiente e la ricomposizione del suolo e del sovrassuolo alterati da opere e attività provvisoriale.*

#### Articolo 23: Servizi

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

#### Articolo 24: Abitazioni

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

#### Articolo 25: Industria e artigianato

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 26 - Aree ed insediamenti agricoli

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 27 - Stazioni e località turistiche

L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:

*Comma 8. I programmi di sviluppo turistico delle grandi stazioni devono altresì comprendere l'indicazione di misure specifiche atte:*

*a) a valorizzare gli ambienti naturali con la riqualificazione delle aree degradate e la regolazione della loro fruizione sia estiva sia invernale;*

*e) a razionalizzare gli impianti e le aree per lo sci alpino e a riqualificare le aree degradate.*

Articolo 28 - Mete e circuiti turistici

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 29 - Attrezzature e servizi per il turismo

L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:

*Comma 9.*

*a) gli interventi sulle aree sciabili, sulle piste e sui relativi impianti, sulle attrezzature o vie di accesso alle aree attrezzate per lo sci alpino devono assicurare la riduzione degli impatti in essere e l'aumento della compatibilità con gli usi agropastorali e naturalistici;*

*b) le strutture per l'arroccamento o di base e gli impianti a monte possono essere razionalizzati e potenziati purché ciò comporti, oltre al miglioramento degli standard di sicurezza, la completa utilizzazione degli impianti posti a monte, la riduzione dei tempi di attesa complessivi per la fruizione delle aree sciabili e per il rientro a valle, e purché vengano adottate misure gestionali atte ad evitare sovraccarichi ed effetti di congestione;*

*f) gli interventi sugli impianti a fune devono risultare coerenti con il relativo programma regionale.*

Articolo 30 - Tutela del paesaggio sensibile

L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:

*1. Ai fini della tutela del paesaggio sensibile, i piani di settore che direttamente o indirettamente incidono sul paesaggio medesimo e gli strumenti urbanistici applicano i seguenti indirizzi:*

*a) assicurano la visibilità e la riconoscibilità delle componenti strutturali del paesaggio, escludendo le azioni trasformative che possano pregiudicarle e favorendo invece quelle che possono consolidarle e migliorarle;*

*b) disciplinano gli usi e gli interventi nelle aree e sulle risorse di particolare sensibilità, in modo da rispettarne i peculiari equilibri ecosistemici e da promuoverne la riqualificazione diffusa, con particolare riguardo alle attività agricole e forestali;*

*c) tutelano e valorizzano i sistemi di relazioni visive che caratterizzano le singole unità di paesaggio, con riferimento a quanto indicato dalle schede delle unità locali.*

*3. Sono da considerare aree o risorse di particolare sensibilità ai fini del comma 1, lettera b) e da disciplinare ai sensi delle presenti norme:*

*f) i beni culturali isolati di cui all'articolo 37;*

*g) le aree di specifico interesse naturalistico di cui all'articolo 38;*

Articolo 31 - Pascoli

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 32 - Boschi e foreste

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 33 - Difesa del suolo

L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:

*Comma 1. Fatte salve più specifiche prescrizioni delle presenti norme e del PRGC, è vietato in tutto il territorio regionale:*

*a) eseguire intagli artificiali non protetti, con fronti subverticali di altezza non compatibile con la struttura dei terreni interessati;*

*b) costruire muri di sostegno senza drenaggio efficiente del lato controripa, in particolare senza tubi drenanti e dreno ghiaioso artificiale o altra idonea tecnologia;*

*d) modificare il regime idrologico dei rivi montani, e di norma restringere gli alvei con muri di sponda e con opere di copertura; modificare l'assetto del letto mediante discariche; alterare la direzione di deflusso delle acque; deviare il percorso dei rivi se non esistono motivazioni di protezione idrogeologica;*

*Comma 2. Nell'esecuzione di opere di urbanizzazione e di edificazione, al fine di preservare l'equilibrio idrogeologico, la stabilità dei versanti e la conseguente sicurezza delle costruzioni ed opere, sia dirette che indirette, devono essere seguiti i seguenti indirizzi:*

*d) per contenere la predisposizione all'erosione, gli interventi e gli accorgimenti sopraindicati devono risultare più attenti e intensi nei luoghi ove la ripidità dei pendii e la natura del suolo rappresentano fattori di maggiore vulnerabilità a fenomeni erosivi.*

*Comma 4. Ai sensi del D.M. 11 marzo 1988, i progetti delle opere pubbliche e private devono contenere, nei casi indicati dal decreto stesso, la relazione geologica e la relazione geotecnica; nel caso di interventi di modesta incidenza sulla stabilità dell'insieme opera/terreno, che ricadano in zone già note, le indagini di laboratorio possono essere ridotte od omesse, sempre che sia possibile procedere alla caratterizzazione geotecnica dei terreni sulla base di dati e notizie, documentati e prodotti precedentemente per aree adiacenti e per terreni dello stesso tipo.*

*Comma 5. È comunque sempre consentita la realizzazione di interventi pubblici per la messa in sicurezza di insediamenti e di importanti infrastrutture, anche quando non sia possibile l'osservanza delle disposizioni di cui al comma 1; la realizzazione deve in ogni caso impiegare le soluzioni di minore impatto ambientale possibile.*

Articolo 34 – Attività estrattive

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 35 – Fasce fluviali e risorse idriche

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 36 - Agglomerati di interesse storico, artistico, documentario o ambientale

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 37 – Beni culturali isolati

*L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:*

*Comma 5. Il PTP richiede la conservazione e la valorizzazione dei percorsi storici, delle strade e dei sentieri che costituiscono le trame connettive dell'insediamento rurale e dell'acculturazione storica della montagna, individuate nella tavola in scala 1:20.000 e da individuarsi e specificarsi ulteriormente in sede di pianificazione locale, distinti in:*

- a) percorsi coincidenti con strade carrabili;*
- b) altri percorsi strutturanti il sistema insediativo tradizionale, il sistema urbano e il sistema fluviale;*
- c) altri percorsi di collegamento tra i sistemi di cui alla lettera b) e gli altri sistemi ambientali.*

*Comma 6. Ogni azione di trasformazione che possa interferire con le reti dei percorsi di cui al comma 5 o minacciarne la conservazione o la fruibilità deve essere preceduta da accurati rilievi storici e topografici estesi agli interi ambiti interessati; deve comunque essere evitato ogni intervento che possa determinare interruzioni o significative modificazioni avuto anche riguardo alle pavimentazioni originarie dei percorsi di collegamento tra castelli, torri, bourgs e villes, dei sentieri principali d'accesso ai villages e agli hameaux (in particolare sui conoidi, nei boschi dell'envers, nei vigneti), dei principali percorsi dei tramuti, delle strade reali di caccia, delle grandi vie storiche di valico, nonché dei percorsi e circuiti che svolgono un ruolo essenziale di connessione per insiemi di beni culturali e di luoghi rilevanti per le culture locali.*

Articolo 38 - Siti di specifico interesse naturalistico

*L'intervento deve rispettare le seguenti prescrizioni:*

*Comma 1. Sono oggetto di conservazione i siti d'interesse naturalistico comunitario o nazionale indicati dal PTP.*

*Comma 2. Sono altresì oggetto di conservazione le strutture geologiche, i siti d'interesse mineralogico, petrografico, geomorfologico, le sorgenti minerali, le stazioni floristiche, gli ambiti vegetazionali e le zone umide, indicati dal PTP. Gli strumenti urbanistici possono integrare tali beni naturalistici nonché i siti di cui al comma 1.*

*Comma 4. Nelle aree interessate dai beni naturalistici di cui ai commi 1, 2 e 3, è vietata ogni nuova edificazione ed ogni trasformazione del territorio, comprese quelle comportanti rimodellamenti del suolo, alterazioni del reticolo idrografico, depositi anche transitori di materiali, discariche o impianti depuratori. Sono consentiti gli interventi necessari alla conservazione e al recupero delle aree di cui al presente comma, nonché al miglioramento della fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle aree medesime. Sono altresì consentiti, con provvedimento adeguatamente motivato, gli interventi necessari per garantire la sicurezza idrogeologica degli insediamenti e delle infrastrutture; le piste forestali indispensabili alla gestione dei boschi; le opere infrastrutturali di interesse generale; gli interventi rivolti alla manutenzione ed adeguamento delle infrastrutture ed attività eventualmente in atto, limitatamente all'escursionismo, alpinismo e sci alpino e nordico.*

*Comma 5. I comuni, d'intesa con i competenti servizi regionali, assicurano mediante gli strumenti urbanistici, o con altri provvedimenti forme differenziate di tutela delle aree interessate dai beni di cui ai commi 1, 2, 3, a fini scientifici, didattici, educativi e di pubblico godimento; per i beni di cui al comma 2, i comuni nella sede anzidetta sulla base di adeguati approfondimenti tecnici e scientifici e nel rispetto dell'interesse prioritario segnalato dal PTP, precisano le delimitazioni formulate dal PTP e delimitano le aree interessate dai beni che il PTP*

*individua simbolicamente. I comuni assicurano, altresì, forme appropriate di tutela ad altri beni e ambiti di valore ambientale, quali le stazioni pioniere a carattere erbaceo, arbustivo o arboreo, gli ambiti faunistici, ivi compresi le aree di nidificazione di uccelli rapaci, i corridoi di transito degli ungulati, particolari zone di svernamento e riproduzione della fauna selvatica, individuati da specifici studi.*

*Comma 6. Le prescrizioni di cui al comma 4 si applicano a decorrere dalla data in cui assume efficacia l'approvazione del PTP.*

Articolo 39 - Parchi, riserve e aree di valorizzazione naturalistica

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Articolo 40 - Aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico

L'intervento non risulta interessato dalle prescrizioni ivi contenute.

Dall'analisi della cartografia del PTP "Assetto Generale" si riscontra che l'area oggetto di intervento è inserita all'interno delle aree adibite a comprensorio sciistico e ricade anche all'interno delle aree delle piste di sci alpino. L'impianto oggetto di rifacimento, e il tracciato esistente, sostanzialmente coincidente con quello nuovo, è già individuato e riportato nella cartografia del PTP.

Nella cartografia la linea dell'impianto è attraversata dal percorso sentieristico dell'Alta Via e dal sentiero escursionistico delle Cime Bianche. Tali percorsi non saranno modificati.

Si rileva inoltre la presenza del tracciato di un sentiero storico che dal vallone raggiunge il colle verso gli impianti di Valtournenche. Tale tracciato non sarà interessato dall'intervento di rifacimento dell'impianto, ma sarà interessato solo dalla posa della linea elettrica interrata che tuttavia sarà ubicata in corrispondenza del tracciato della pista esistente, senza modificare la situazione in essere.

Dall'analisi della cartografia del PTP "Codici di Siti, Beni e Aree di Specifico Interesse - Siti di specifico interesse naturalistico", l'area di intervento risulta limitrofa ad una zona specifico interesse naturalistico - floristico/vegetazionale. Gli interventi tuttavia non interessano tale area.

Dall'analisi della cartografia del PTP "Disciplina di Uso e Valorizzazione", si riscontra che l'area oggetto di intervento è inserita all'interno delle aree adibite a comprensorio sciistico e ricade anche all'interno delle aree delle piste di sci alpino.

Dall'analisi della cartografia del PTP "Pericolosità Geologica ed Idraulica", si riscontra che l'area oggetto di intervento è inserita all'interno delle aree identificate con Livello di pericolosità bassa.

Dall'analisi della cartografia del PTP "Schema delle Linee Programmatiche servizi di rilevanza regionale", si riscontra che l'area oggetto di intervento è inserita all'interno delle aree identificate come "Altri parchi". Inoltre per quanto riguarda la parte bassa dell'impianto, stazione di valle, si rileva che è presente un'area individuata come "Laghi". La situazione del nuovo impianto non ricade all'interno di tale area in quanto la stazione di valle è stata leggermente arretrata rispetto all'impianto esistente al fine di mantenerla a monte del rivo presente e limitare l'interferenza.

Dall'analisi della cartografia del PTP "Vincoli Paesaggistici", si riscontra che l'area oggetto di intervento è ricade interamente all'interno di aree vincolate ai sensi del D.L. n°42 art. 142.

Nel dettaglio ricadono in:

- fascia di rispetto dei laghi (lett.b)– stazione di valle
- montagne per la parte eccedente 1.600m slm (lett.d): la totalità degli interventi in progetto

Inoltre è inserita all'interno del area sottoposta a Vincolo Idrogeologico.

Visto quanto sopra, essendo i PRGC dei comuni interessati adeguati al PTP, qualora gli interventi risultino coerenti con la pianificazione a livello comunale, risultano automaticamente coerenti con il PTP.

Tuttavia visto quanto previsto dal PTP, che prevede in tale area la presenza di impianti di risalita, e vista la natura dell'intervento, che i configura come un rifacimento di un impianto esistente, sullo stesso tracciato, l'intervento risulta ammissibile.

Nel seguito si riportano la cartografia del PTP -Assetto generale. Si rimanda all'elaborato grafico GS2020 0110 05 01 D 0 - Studio di inserimento Urbanistico - Allegati Grafici, per quanto riguarda le altre carte del PTP.

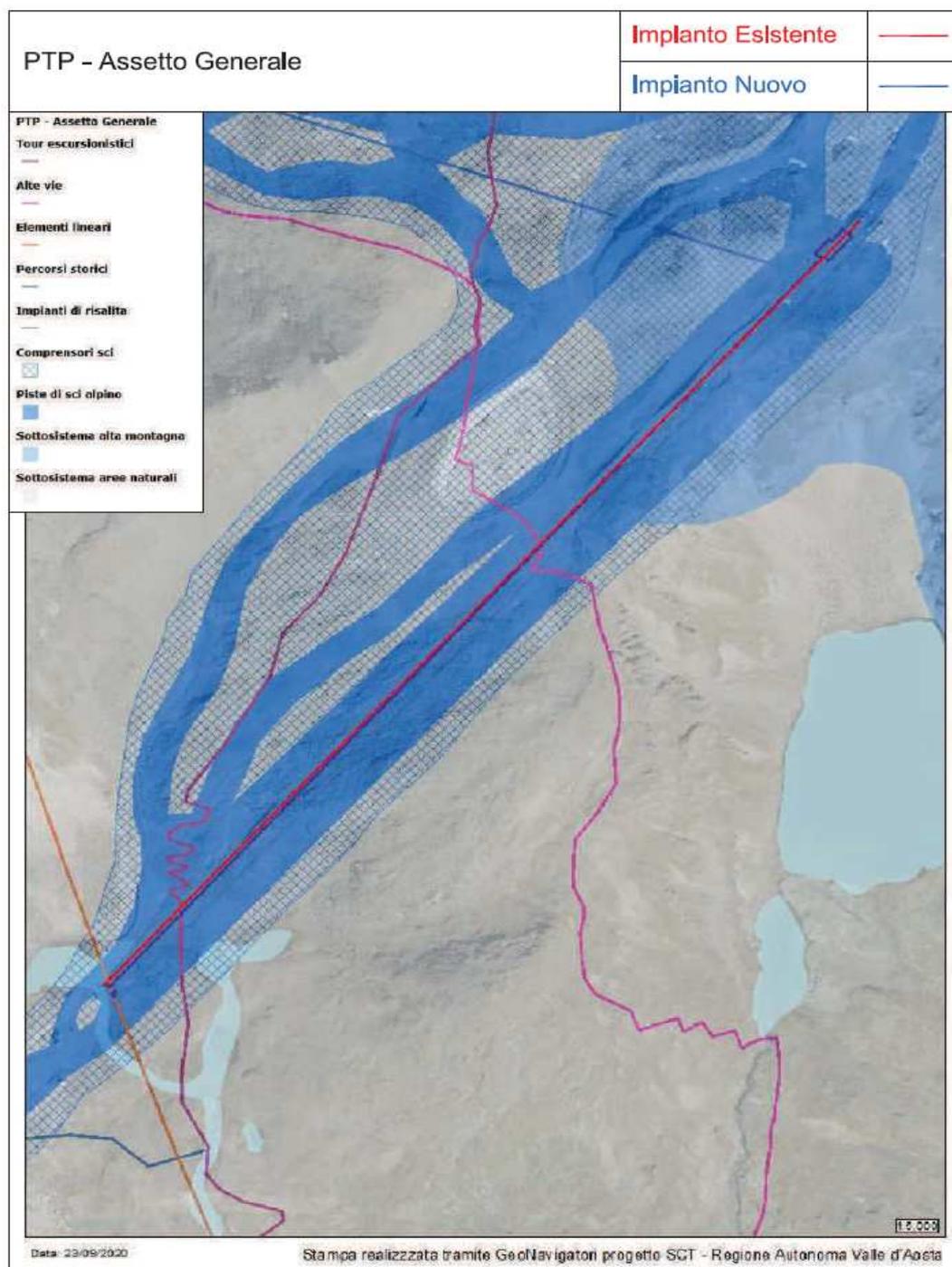


Figura 3-1 PTP ASSETTO GENERALE

### 3.1.3 AMBITI INEDIFICABILI – L.R. N°11 DEL 06/04/1998

#### 3.1.3.1 Aree vincolate ai sensi dell'art.33 della L.R. 11/98 - Aree boscate

Gli interventi in progetto non ricadono all'interno di aree sottoposte a vincolo ai sensi dell'art.33 della L.R.11/98 e s.m.i., ovvero Aree boscate. Non si riporta pertanto la relativa cartografia.

### 3.1.3.2 Aree vincolate ai sensi dell'art.34 della L.R. 11/98 - Zone umide e laghi

Gli interventi in progetto ricadono in parte (stazione di valle) all'interno di aree sottoposte a vincolo ai sensi dell'art.34 della L.R.11/98 e s.m.i., ovvero Zone Umide e Laghi.

Si riporta nel seguito l'estratto dell'art 34 della L.R. 11/98 così come modificato dalla L.R. n.17 del 12/06/2012

#### *Articolo 34*

*1. Fermo restando il rispetto dei vincoli paesaggistici, idrogeologici e ambientali di cui alla normativa regionale e statale vigente, le attività edificatorie nelle zone umide e nelle fasce circostanti le zone umide, i laghi naturali, per una profondità di 100 metri dalle sponde, e i laghi artificiali sono disciplinate dal presente articolo.*

*2. Ai fini della presente legge, e fatti comunque salvi i laghi elencati nella "Appendice 4 Aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario - Aree di pertinenza di laghi - L" della relazione illustrativa del PTP, si intende:*

*a) per zona umida, uno specchio d'acqua privo di affluenti superficiali o servito da affluenti superficiali di portata minima, caratterizzato dalla bassa profondità delle acque, dalla diffusa presenza di vegetazione acquatica emersa e dall'assenza di stratificazione termica o di termoclino durevole sull'intera superficie o sulla massima parte di essa;*

*b) per lago naturale, una massa d'acqua, avente superficie non inferiore a 5.000 metri quadrati durante i periodi di magra, occupante una conca completamente circondata da terre emerse;*

*c) per lago artificiale, una massa d'acqua ottenuta sbarrando con opere ingegneristiche una sezione del collettore di un bacino idrografico, a volte costituito da un preesistente lago naturale.*

*3. Fermo restando il rispetto dei vincoli paesaggistici, idrogeologici e ambientali di cui alla normativa regionale e statale vigente, i Comuni, con le modalità e secondo le procedure di cui all'articolo 38, individuano e delimitano in apposita cartografia catastale, in base alle definizioni di cui al comma 2, gli ambiti di cui al comma 1, perimetrando eventuali fasce di salvaguardia e disciplinando gli interventi in esse consentiti.*

*4. Fatto salvo il rispetto di eventuali determinazioni più restrittive previste dalla pianificazione regionale o locale, negli ambiti territoriali di cui al comma 1, con esclusione dei laghi artificiali per i quali provvede il Comune secondo le procedure di cui al comma 3, sono ammessi:*

*a) per una profondità di 20 metri dalle sponde, gli interventi previsti dall'articolo 40, comma 2, delle norme di attuazione del PTP;*

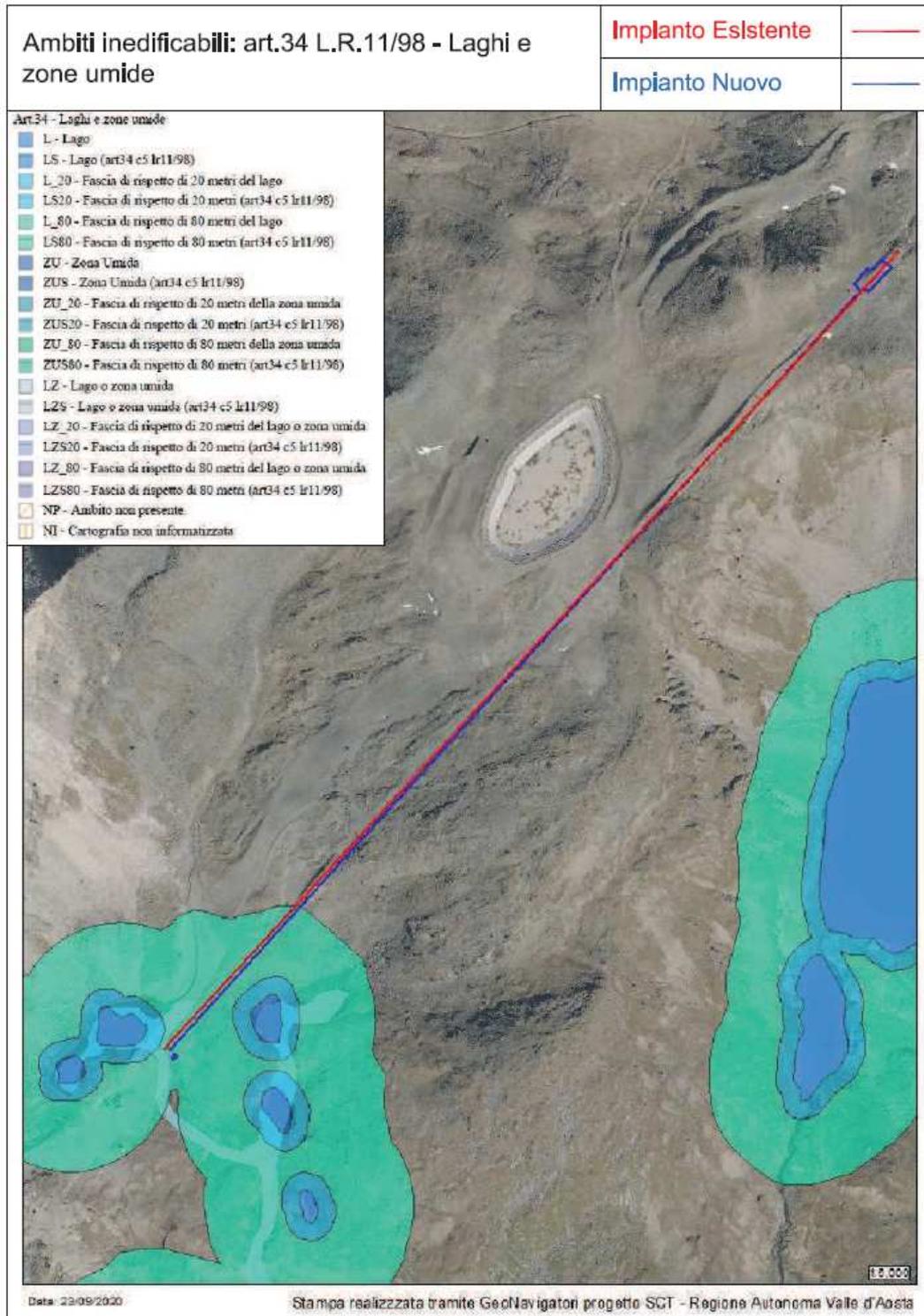


Figura 3-2 AMBITI INEDIFICABILI: ART.34 L.R.11/98 - LAGHI E ZONE UMIDE

*b) per una profondità compresa tra 20 e 100 metri dalle sponde, oltre agli interventi di cui alla lettera a), le trasformazioni, gli interventi, gli usi e le attività connessi alla pianificazione urbanistica, definiti dalla Giunta regionale con propria deliberazione, sentito il Consiglio permanente degli enti locali, fermo restando il rispetto dei vincoli paesaggistici di cui alla normativa regionale e statale vigente;*

*c) in ogni caso, gli interventi conseguenti a proroghe, varianti e rinnovi del titolo abilitativo che non comportino la modifica sostanziale dell'opera come originariamente prevista.*

*5. In caso di motivata necessità e fermo restando il rispetto dei vincoli paesaggistici di cui alla normativa regionale e statale vigente, nelle fasce circostanti le zone umide e i laghi naturali, come perimetrata ai sensi del comma 3, la Giunta regionale, su proposta della struttura regionale competente in materia di risorse idriche, previa acquisizione, tramite conferenza di servizi, dei pareri delle strutture regionali competenti in materia di tutela del paesaggio e di urbanistica nonché di quelle competenti in relazione alla specifica natura dell'intervento proposto, può deliberare, in deroga a quanto previsto nel comma 4, l'approvazione di progetti di interventi d'interesse generale aventi particolare rilevanza sociale ed economica a livello sia locale sia regionale.*

*6. Per le zone umide e i laghi naturali, la disciplina di cui al comma 5 è ricompresa, ove necessario, in quella di cui all'articolo 4 delle norme di attuazione del PTP.*

*7. I progetti relativi agli interventi ammissibili negli ambiti di cui al comma 1 devono essere corredati di uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con le condizioni idrogeologiche e ambientali dell'area.*

### 3.1.3.3 Aree vincolate ai sensi dell'art.35/1 della L.R. 11/98 - Frane

Per quanto riguarda la classificazione dei terreni sedi di frane, secondo le cartografie del gli interventi in progetto ricadono all'interno di zone vincolate ai sensi dell'art. 35 della L.R. 11/98 e s.m.i.

Nel dettaglio per quanto riguarda l'impianto di risalita si evidenzia che la stazione di valle e quella di monte e buona parte della linea ricadono in area a bassa pericolosità di frana.

Si riscontra tuttavia che un breve tratto della linea nella parte di valle attraversa un'area FC-2 - Fascia di cautela con disciplina d'uso F2. Nella parte alta invece la linea lambisce un'area F1 - Area ad alta pericolosità.

Relativamente a tale vincolo la normativa richiede che il progetto sia "corredato da uno specifico studio di 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".

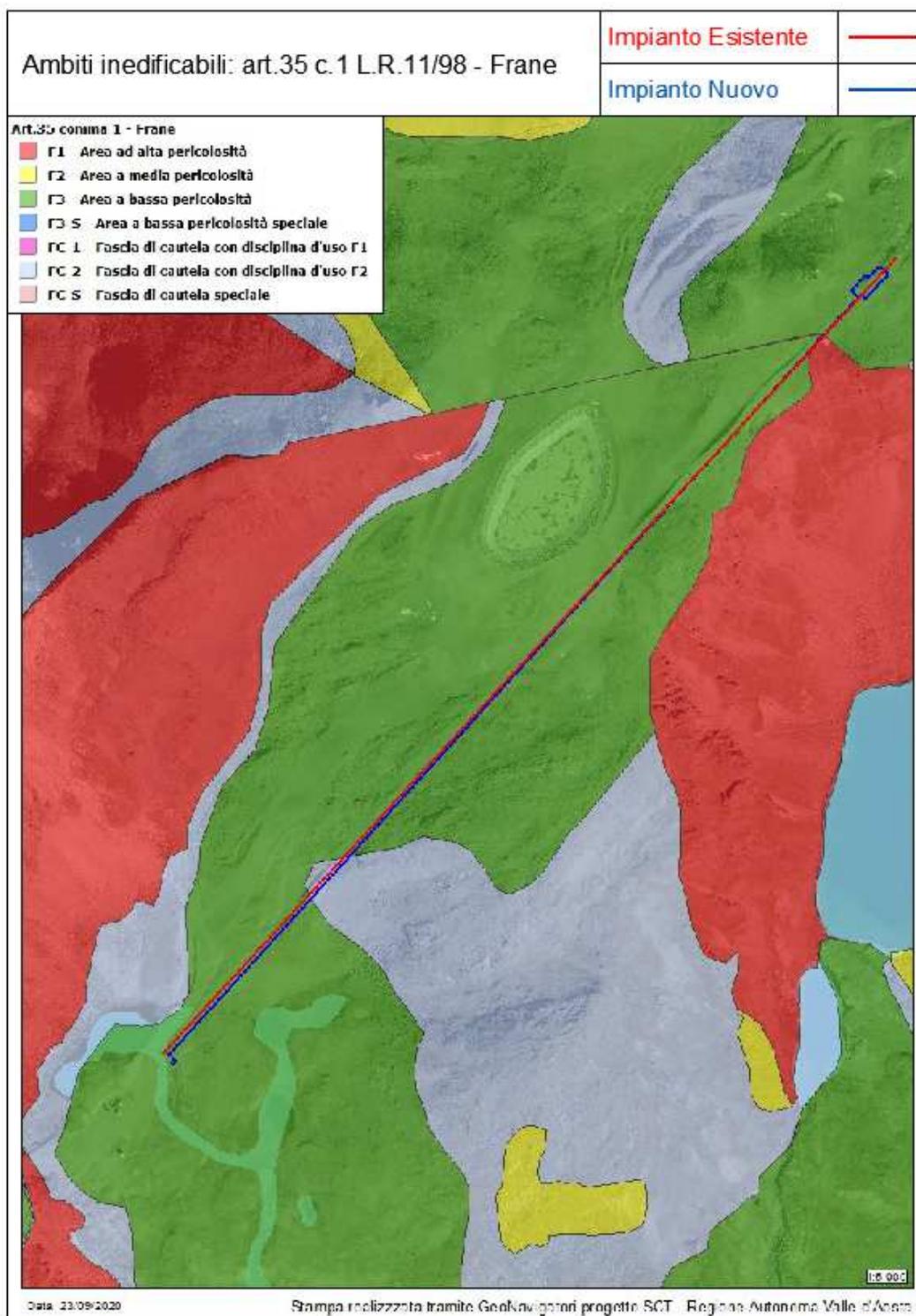


Figura 3-3 Ambiti inedificabili: art.35 c.1 L.R.11/98 - Frane

In merito alla compatibilità degli interventi in progetto, nel dettaglio di ogni singolo intervento si evidenzia quanto segue:

- L'impianto di risalita (stazioni e sostegni) ricade per buona parte in zona verde F3, indicante terreni sedi di frane a bassa pericolosità ai sensi della L.R. 11/98 s.m.i. art. 35, comma 1, risulta consentito ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello

specifico al Capitolo II, Paragrafo C.3). Tuttavia in alcuni punti la linea ricade in parzialmente in zona rossa F1 indicante terreni sedi di frane ad elevata pericolosità e in zona FC-2 - Fascia di cautela con disciplina d'uso F2, indicante terreni sedi di frane a media pericolosità. In tali aree l'intervento risulta non consentito ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.1), punto 2, lettera h) e Paragrafo C.2), punto 2, lettera h) che recita: *"sono consentiti... gli interventi di nuova costruzione di infrastrutture puntuali, lineari (ad eccezione delle piste di sci, degli impianti a fune, delle strade comunali e regionali, delle autostrade e delle ferrovie) e a rete, come indicate nella parte definizioni generali e non altrimenti localizzabili"*. Si segnala tuttavia che solo alcuni sostegni potranno interessare tale aree, peraltro già interessate dalla linea dell'impianto esistente.

- La lieve modifica della pista da sci in corrispondenza della stazione di valle ricade in zona verde F3 indicante terreni sedi di frane a bassa pericolosità e pertanto risulta consentita ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.3).
- Per quanto riguarda la nuova linea elettrica interrata a servizio della stazione di monte si segnala che la stessa interessa un'area ricadente in zona verde F3 indicante terreni sedi di frane a bassa pericolosità risulta consentita ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.3).
- Per quanto riguarda la nuova linea elettrica interrata a servizio della stazione di valle buona parte interessa un'area ricadente in zona verde F3 indicante terreni sedi di frane a bassa pericolosità risulta consentita ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.3). Tuttavia in corrispondenza del colle verso gli impianti di Valtournenche, la linea attraversa un'area in zona rossa F1 indicante terreni sedi di frane ad elevata pericolosità e in zona FC-2 - Fascia di cautela con disciplina d'uso F2, indicante terreni sedi di frane a media pericolosità. L'intervento risulta comunque consentito ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.2), punto 2 lettera h) in quanto costruzione di infrastruttura a rete, non altrimenti localizzabili.
- Per quanto riguarda la sistemazione prevista per il rivo presente nei pressi della stazione di valle, che ricade in zona verde F3 indicante terreni sedi di frane a bassa pericolosità risulta consentita ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.3).
- Per quanto riguarda gli interventi di demolizione dell'impianto esistente, si rileva che sono consentiti i sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.2), punto 2 lettera i)

Pertanto, l'autorizzazione alla realizzazione degli interventi, potrà avvenire solamente in seguito ad una specifica, dichiarazione di pubblico interesse da parte del comune interessato e successiva DEROGA approvata dalla Giunta Regionale.

3.1.3.4 Aree vincolate ai sensi dell'art.35/2 della L.R. 11/98 – Fenomeni di trasporto in massa. Per quanto riguarda la classificazione dei terreni sedi di trasporto in massa, secondo le cartografie del Comune di Ayas e Valtournenche, gli interventi in progetto non ricadono all'interno di zone vincolate ai sensi dell'art. 35 comma 2 della L.R. 11/98 e s.m.i. e pertanto gli interventi risultano consentiti.

3.1.3.5 Aree vincolate ai sensi dell'art.36 della L.R. 11/98 – Inondazioni.

Per quanto riguarda la classificazione dei terreni soggetti a rischio inondazioni, secondo le cartografie del Comune di Ayas e di Valtournenche, gli interventi in progetto ricadono parzialmente all'interno di zone vincolate ai sensi dell'art. 36 della L.R. 11/98 e s.m.i.

In particolare, l'area interessata dal vincolo è quella in cui è prevista la realizzazione della stazione di valle e della prima parte della linea dell'impianto. Inoltre in tale area di vincolo ricade anche la pista di sci che sarà oggetto di lievi modifiche. L'area in questione ricade in fascia IC-A - Fascia di cautela con disciplina d'uso FA. Tale intervento pertanto non risulta consentito ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo IV, Paragrafo C.1), punto 2, lettera h) che recita: *"sono consentiti ... gli interventi di nuova costruzione di infrastrutture puntuali, lineari (ad eccezione delle piste di sci, degli impianti a fu-ne, delle strade comunali e regionali, delle autostrade e delle ferrovie) e a rete come indicate nella parte definizioni generali, non altrimenti localizzabili"*.

In tale area ricade anche parte della nuova linea elettrica interrata a servizio della stazione di valle. Tale infrastruttura è invece consentita sempre ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo IV, Paragrafo C.1), punto 2, lettera h).

Per quanto riguarda la sistemazione prevista per il rivo presente nei pressi della stazione di valle, che ricade in fascia IC-A - Fascia di cautela con disciplina d'uso FA, l'intervento è consentito ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.1), punto 2 lettera e).

Per quanto riguarda gli interventi di demolizione dell'impianto esistente, si rileva che sono consentiti ai sensi dell'allegato alla D.G.R. n.2939/2008, nello specifico al Capitolo II, Paragrafo C.1), punto 2 lettera i).

Nelle aree della Fascia A i progetti degli interventi ammissibili e strutturalmente rilevanti, devono essere corredati anche da 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.

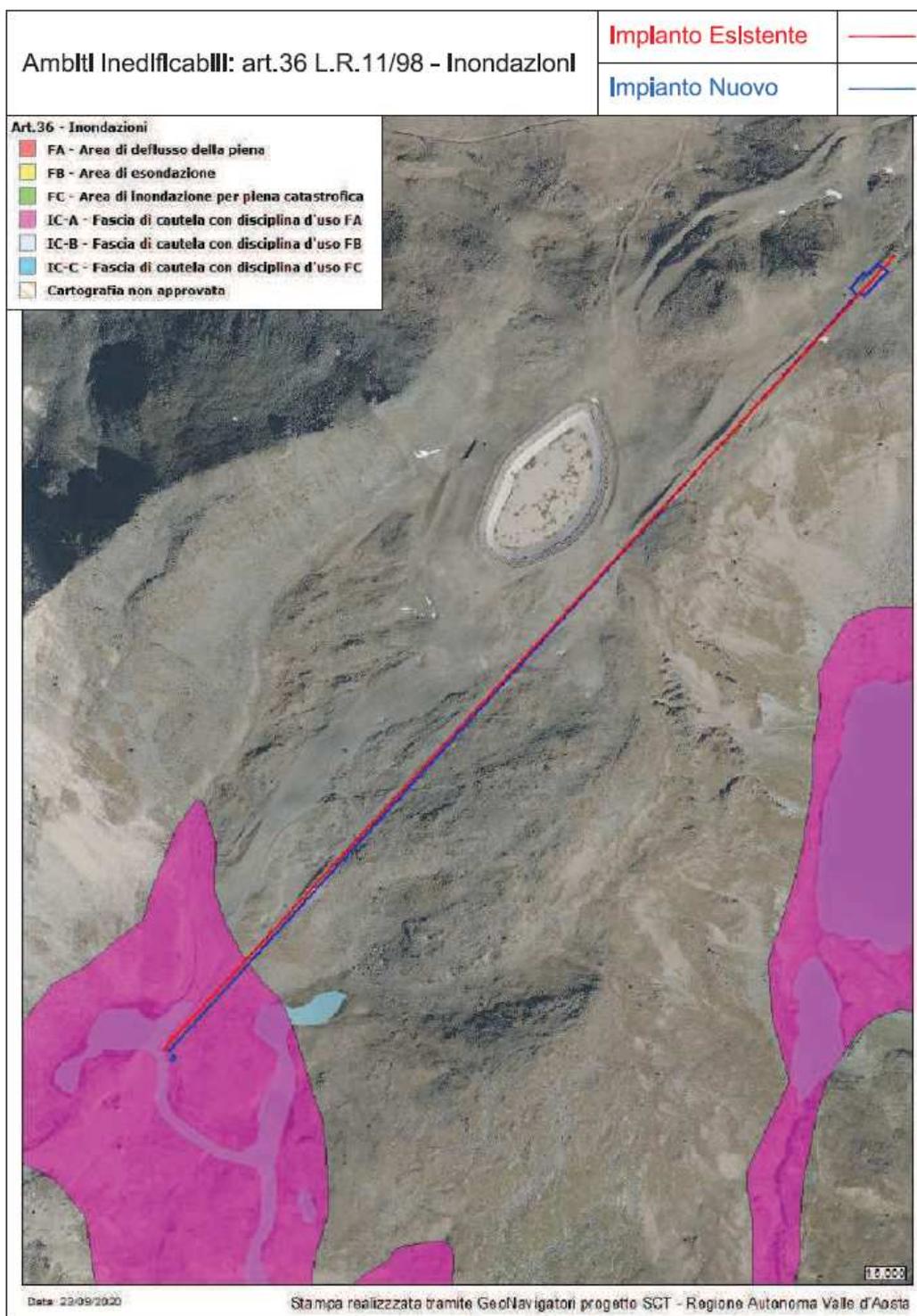


Figura 3-4 AMBITI INEDIFICABILI: ART.36 L.R.11/98 - INONDAZIONI

Lo 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 deve essere valutato dalla struttura regionale competente in materia.

Inoltre vista la presenza di interventi non consentiti, l'autorizzazione alla realizzazione degli interventi, potrà avvenire solamente in seguito ad una specifica, dichiarazione di pubblico

interesse da parte del comune interessato e successiva DEROGA approvata dalla Giunta Regionale.

#### 3.1.3.6 Aree vincolate ai sensi dell'art.37 della L.R. 11/98 - Valanghe

Dall'analisi delle cartografie degli ambiti inedificabili, gli interventi in progetto non ricadono all'interno di zone vincolate ai sensi dell'art. 37 della L.R. 11/98 e s.m.i., e per tale motivo risultano consentiti senza particolari valutazioni tecniche e immuni dal pericolo valanghe.

Si precisa che a tal riguardo, al fine di mitigare il rischio in questione la società gestore dell'impianto ha commissionato un progetto specifico volto all'installazione di gasex, a protezione della stazione di valle in modo da gestire tale rischio in occasione di precipitazioni eccezionali.

#### 3.1.4 FASCE DI RISPETTO DEI CORSI D'ACQUA ART.41 - L.R. N°11 DEL 06/04/1998

Per quanto riguarda gli interventi in progetto interferenti con la fascia di rispetto dei 10 metri dalle sponde dei torrenti, dalla cartografia vigente non si rilevano interferenze.

#### 3.1.5 T.U. OPERE IDRAULICHE - R.D. N°523 DEL 25/07/1904

Gli interventi in progetto non interferiscono con opere idrauliche e pertanto non necessitano pertanto dell'autorizzazione ai sensi del R.D. 523/1904.

#### 3.1.6 VINCOLO IDROGEOLOGICO R.D.L. N° 3267 DEL 30 DICEMBRE 1923

Gli interventi in progetto ricadono interamente all'interno di aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. n°3267/1923.

L'autorizzazione alla realizzazione degli interventi dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero la struttura Forestazione e Sentieristica del Dipartimento Corpo Forestale della Valle d'Aosta e Risorse Naturali dell'Assessorato Agricoltura e Risorse Naturali della Regione Autonoma Valle d'Aosta.

#### 3.1.7 AREE VINCOLATE AI SENSI DEL D.L. N. 42 DEL 22 GENNAIO 2004

Dall'analisi della cartografia regionale, si riscontra che l'area oggetto di intervento è ricade interamente all'interno di aree vincolate ai sensi del D.L. n°42 art. 142.

Nel dettaglio ricadono in:

- fascia di rispetto dei laghi (lett.b)– stazione di valle
- montagne per la parte eccedente 1.600m slm (lett.d): la totalità degli interventi in progetto

Si segnala inoltre la presenza di un'area archeologica individuata nella tavola P1 del piano regolatore del comune di Ayas, identificata come zona Ee5. A riguardo è stata predisposta la relazione di VALUTAZIONE ARCHEOLOGICA PREVENTIVA a cui si rimanda.

Visto quanto sopra, è necessaria l'autorizzazione alla realizzazione degli interventi che dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero il Dipartimento Soprintendenza per i beni e le attività culturali – Struttura Patrimonio Paesaggistico e

Architettonico dell'Assessorato Istruzione e Cultura della Regione Autonoma Valle d'Aosta. Si precisa inoltre che vista la presenza di un'area archeologica il parere di cui sopra dovrà essere sottoposto anche alla valutazione del dipartimento Patrimonio Archeologico.

### 3.1.8 AREE VINCOLATE AI SENSI DEGLI ARTT.38 E 40 DEL P.T.P

Gli interventi in progetto non ricadono all'interno di aree vincolate ai sensi degli artt.38 e 40 del P.T.P.

### 3.1.9 AREE PROTETTE VINCOLATE AI SENSI DI NATURA 2000

Gli interventi in progetto ricadono all'interno di Aree Protette ai sensi di Natura 2000, ovvero Siti di Interesse Comunitario (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Pertanto l'intervento dovrà essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, all'interno della quale sarà attuata anche la procedura di Valutazione di Incidenza Ambientale.

### 3.1.10 PROCEDURA DI VERIFICA O VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE – L.R. N.12 DEL 26/05/2009

Ai sensi della L.R. n°12 del 26/05/2009 e s.m.i., il presente progetto rientra tra gli interventi ricompresi nell'Allegato B al comma 7, lettera c: *"piste da sci di discesa di lunghezza inclinata superiore a 500 metri o che impegnano una superficie superiore a 1,5 ettari, piste da sci di fondo di lunghezza superiore a 1 kilometro, nonché impianti a fune (funivie e funicolari terrestri), escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri e con portata oraria massima non superiore a 1.800 persone, piste ciclabili di lunghezza superiore a 1 kilometro.*

Tali progetti devono essere sere sottoposti alla fase di verifica di assoggettabilità a VIA (artt. 6, 15, e 17), procedura volta a determinare se un progetto debba o meno essere sottoposto alla successiva fase di Valutazione di Impatto Ambientale.

Infatti l'intervento in questione non rientra tra quelli individuati nell'Allegato A (progetti da sottoporre a VIA), al comma 25, *"Funivie bifune, funicolari ed impianti a fune ad ammorsamento automatico insistenti su nuovi tracciati"*, in quanto nel presente caso il tracciato della linea non viene sostanzialmente modificato.

Tuttavia ai sensi del Capo III, Art.15, c.1.bbis che recita "i progetti di cui all'allegato B ricadenti, anche parzialmente, all'interno delle aree naturali protette, individuate ai sensi della legge 6 dicembre 1991, n. 394 (Legge quadro sulle aree protette), e dalla legge regionale 30 luglio 1991, n. 30 (Norme per l'istituzione di aree naturali protette), ovvero all'interno di siti della rete Natura 2000, individuati ai sensi dell'articolo 3 della l.r. 8/2007", l'intervento dovrà essere sottoposto Valutazione di Impatto Ambientale.

### 3.1.11 PIANIFICAZIONE COMUNALE

L'intervento in questione previsto interessa un'area a cavallo tra il comune di Ayas ed il comune di Valtournenche.

Il Comune di Ayas dispone di P.R.G.C. approvato con Deliberazione di consiglio Comunale n°25 del 13/04/2017 con oggetto: APPROVAZIONE DELLA VARIANTE SOSTANZIALE GENERALE DI ADEGUAMENTO DEL PIANO REGOLATORE GENERALE VIGENTE ALLE NORME DELLA L.R. 11/98 E P.T.P. IN APPLICAZIONE DELLA SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO SEZ. IV N. 1346 DEL 06/04/2016

Attualmente il Comune di Valtournenche dispone di P.R.G.C. adeguato al Piano Territoriale Paesaggistico ai sensi della L.R. 11/1998 di cui alla delibera di C.C. n°12/16 che ha accolto integralmente le proposte di modificazione contenute nella D.G.R. n°460 del 07/04/2016.

Entrambi i piani vigenti risultano adeguati al: Piano Territoriale Paesistico (L.R. 13/98); alla L. R. 11/98 (legge quadro regionale in materia di urbanistica), a tutte le successive varianti della stessa ed ai suoi provvedimenti attuativi.

Il PRG, tenuto conto del PTP e ricercando il coordinamento con i PRG dei Comuni confinanti, assolve le funzioni di cui all'art. 12 della LR 11/98 e più precisamente:

- a) provvede alla tutela dei beni culturali, ambientali e naturali e alla salvaguardia delle aree adatte agli usi agricoli ed agro-silvo-pastorali; a tal fine individua prioritariamente le relative aree da sottoporre a particolare disciplina d'uso e trasformazione;
- b) individua gli insediamenti abitativi esistenti da conservare e riqualificare e, compatibilmente con le esigenze di tutela e salvaguardia di cui alla lett. a), individua le parti del territorio da destinare a nuova edificazione, qualora il relativo fabbisogno non possa essere soddisfatto attraverso il recupero del patrimonio edilizio esistente;
- c) definisce i criteri e le norme per i vari tipi di insediamento;
- d) individua la localizzazione delle infrastrutture e dei servizi di interesse collettivo;
- e) dispone in merito al sistema di verde pubblico;
- f) evidenzia i vincoli che gravano sul territorio;
- g) individua le aree di proprietà pubblica;
- h) stabilisce le modalità delle trasformazioni urbanistiche o edilizie ammesse;
- i) individua ogni ulteriore elemento, in relazione alle condizioni dei luoghi, al sistema socioeconomico, all'uso delle risorse ambientali, all'assetto e alla difesa del suolo, che sia necessario ad un corretto inquadramento della pianificazione anche al fine di costituire un valido supporto alle decisioni.

Gli interventi comportanti trasformazione urbanistica e/o edilizia del territorio comunale sono di seguito elencati:

- a) manutenzione ordinaria
- b) manutenzione straordinaria
- c) restauro
- d) risanamento conservativo
- e) ristrutturazione edilizia
- f) ristrutturazione urbanistica
- g) completamento edilizio e/o sostituzione

- h) ampliamento e/o sopraelevazione di edifici esistenti, anche per adeguamento delle altezze nette dei piani esistenti ai minimi di legge
- i) nuova costruzione
- j) ripristino di fabbricati diroccati alle condizioni poste dalla legge<sup>15</sup>
- k) piccole demolizioni funzionali ad altri interventi
- l) demolizione totale o parziale
- m) mutamento di destinazione d'uso<sup>16</sup>
- n) demolizione e ricostruzione a pari volumetria
- o) ampliamenti volumetrici di strutture alberghiere
- p) adeguamento alle tipologie di zona

Nel caso in esame, nonostante l'intervento è previsto al fine di sostituire un'infrastruttura esistente ormai fatiscente, il progetto si configura come nuova costruzione.

#### 3.1.12 P.R.G.C. COMUNE DI AYAS.

L'intervento in questione ricade in zona Ef1 del PRGC del comune di Ayas e si pone ai margini della zona Ee5.

Si riporta nel seguito un estratto della TAV. P4.4 – CARTOGRAFIA DELLA ZONIZZAZIONE, DEI SERVIZI E DELLA VIABILITÀ del piano regolatore di Ayas e la relativa legenda.

Nella figura seguente è individuato anche la linea dell'impianto esistente (in rosso) e la linea del nuovo impianto (in blu). Dal confronto si deduce che sostanzialmente il nuovo impianto ripercorre quasi esattamente la linea dell'impianto esistente.

Sostituzione della scivola "Gran Sometta" con una seggiovia esaposto ad ammortamento temporaneo dei veicoli fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia

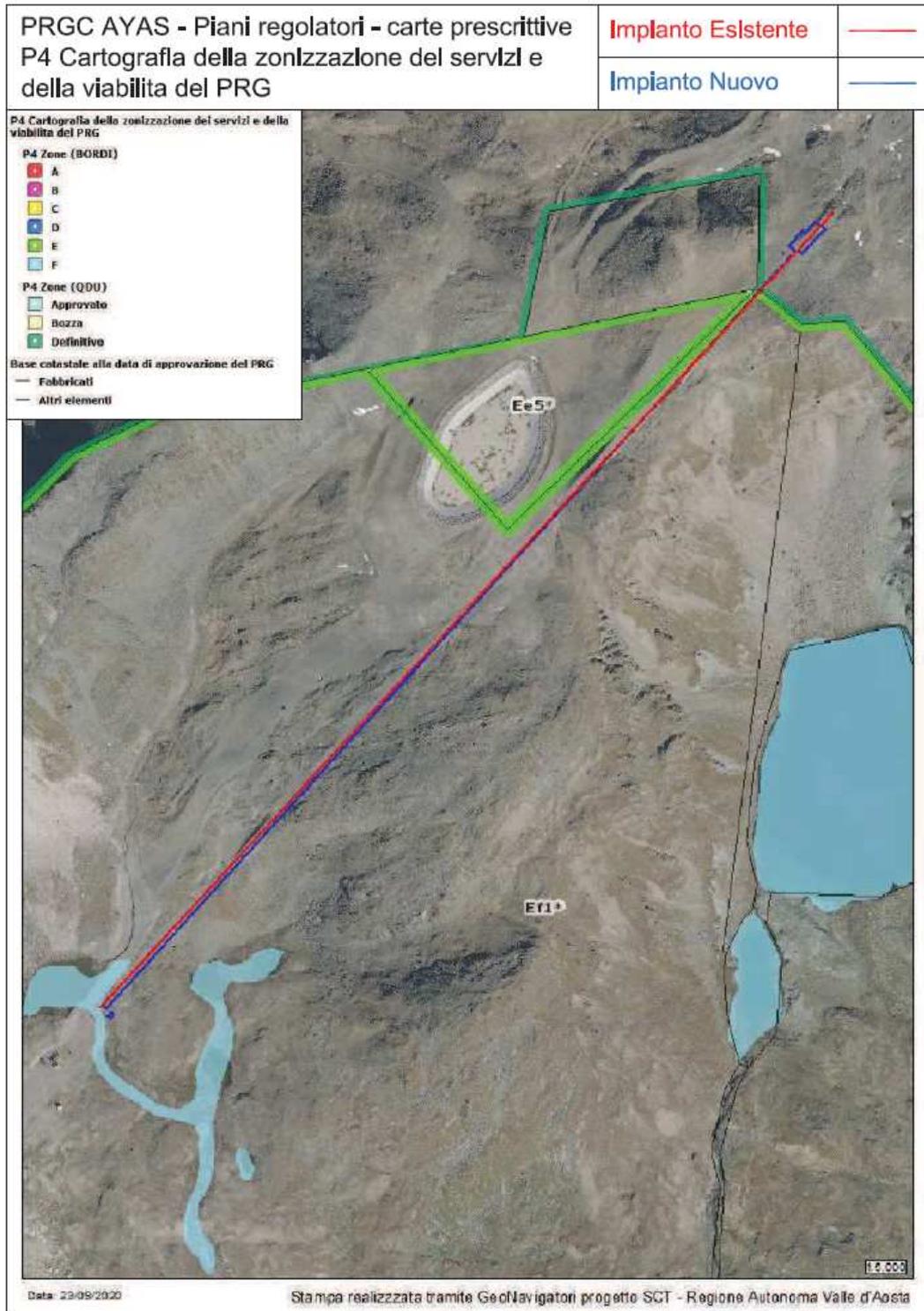


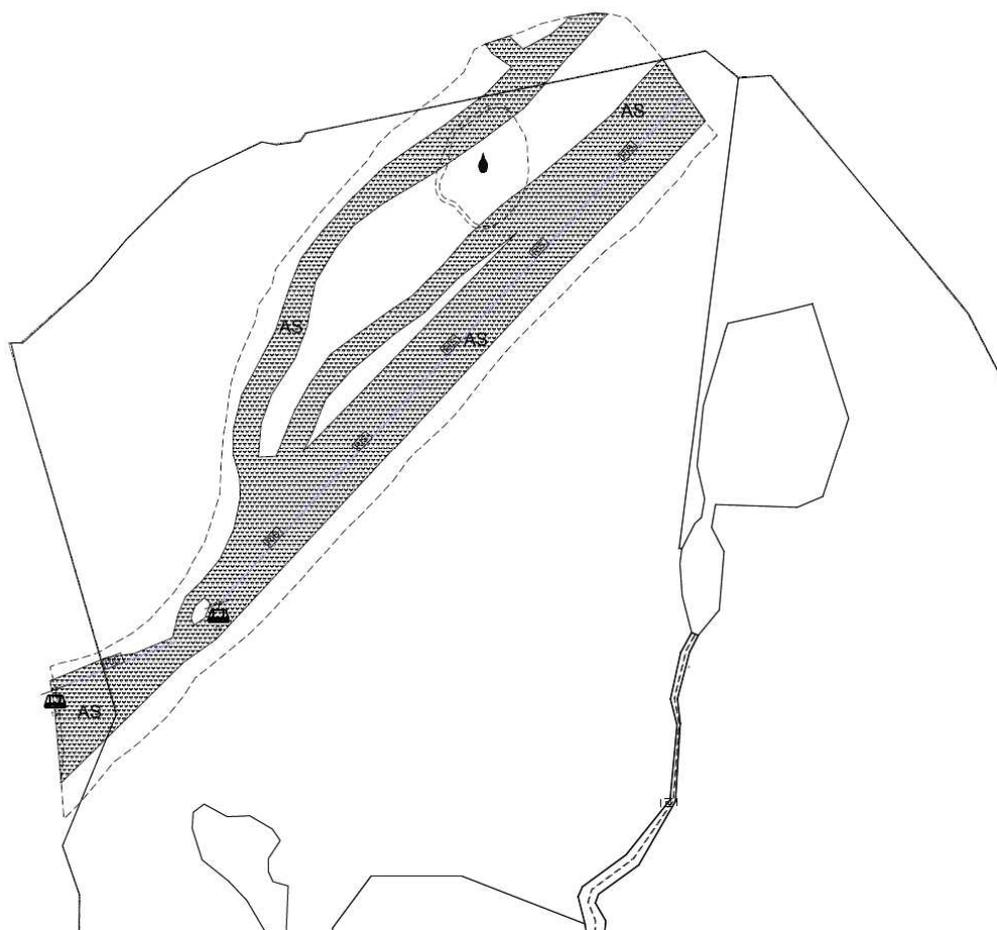
Figura 3-5 ESTRATTO DI P.R.G.C. – TAV. P4.4 – CARTOGRAFIA DELLA ZONIZZAZIONE, DEI SERVIZI E DELLA VIABILITÀ

Sostituzione della sciovia "Gran Sometta" con una seggiovia esaposto ad ammorsamento temporaneo dei veicoli fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia

<b>ZONE DI TIPO A</b>	
	Ab - bourg Ac - ville Ad - village Ae - hameau Af - altre strutture insediative aggregate
<b>ZONE DI TIPO B</b>	
	Ba - sottozone edificate o di completamento destinate prevalentemente alla residenza Bb - sottozone edificate o di completamento destinate prevalentemente alle attività artigianali Bc - sottozone edificate o di completamento destinate prevalentemente alle attività commerciali o al terziario Bd - sottozone edificate o di completamento destinate prevalentemente alle attività ricettive o turistiche Be - sottozone edificate o di completamento destinate ad attività varie
<b>ZONE DI TIPO C</b>	
	Ca - sottozone inedificate o debolmente edificate destinate prevalentemente alla residenza Cb - sottozone inedificate o debolmente edificate destinate prevalentemente alle attività artigianali Cc - sottozone inedificate o debolmente edificate destinate prevalentemente alle attività commerciali o al terziario Cd - sottozone inedificate o debolmente edificate destinate prevalentemente alle attività ricettive turistiche PS - Piste di sci alpino
<b>ZONE DI TIPO E</b>	
	Ea - sottozone di alta montagna Eb - sottozone agricole dei pascoli Ec - sottozone boscate Ed - sottozone da destinarsi ad usi speciali Ee - sottozone di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico Ef - sottozone di specifico interesse naturalistico Eg - sottozone di particolare interesse agricolo destinate a coltivazioni specializzate Eh - sottozone caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agro-silvo-pastorali ed attività sciistiche, ricreative e turistiche Ei - sottozone che non rientrano in alcune delle precedenti categorie
<b>ZONE DI TIPO F</b>	
	Fa - sottozone destinate ai servizi di rilevanza regionale Fb - sottozone destinate ai servizi di rilevanza comunale
	Aree a servizi
	LM - Speciali limitazioni, Aree archeologiche e Route Ramey (art. 45 NTA) Impianti di risalita
	Viabilità prevista
	Viabilità esistente
	Viabilità da sopprimere
<b>SERVIZI DI RILEVANZA LOCALE: ESISTENTI</b>	
	sa - sanità si - sicurezza is - istruzione cu - cultura ri - ricreazione sp - sport am - amministrazione tr - trasporti pa - parcheggi
<b>SERVIZI DI RILEVANZA LOCALE: PROGETTO</b>	
	sa - sanità si - sicurezza is - istruzione cu - cultura ri - ricreazione sp - sport am - amministrazione tr - trasporti pa - parcheggi
<b>SERVIZI DI RILEVANZA LOCALE: DA SOPPRIMERE</b>	
	is - istruzione

Figura 3-6 LEGENDA DELLA TAV. P4.4 – CARTOGRAFIA DELLA ZONIZZAZIONE, DEI SERVIZI E DELLA VIABILITÀ

Si riporta inoltre anche l'estratto della tavola TAV. P2 – CARTA DEGLI ELEMENTI DEGLI USI E DELLE ATTREZZATURE CON PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA e relativa legenda.



*Figura 3-7 ESTRATTO DI P.R.G.C. – TAV. P2 – CARTA DEGLI ELEMENTI DEGLI USI E DELLE ATTREZZATURE CON PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA*

Sostituzione della sciovia "Gran Sometta" con una seggiovia esaposto ad ammortamento temporaneo dei veicoli fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia

	Sorgenti: zona di tutela assoluta
	Sorgenti: zona di rispetto
	Sorgenti: zona di protezione
	PS - Piste di sci alpino
	AS - Aree sciabili

	Elettrodotti		Depuratore
	Fognatura		Pozzo per acqua ad uso idropotabile
	Canali		Captazioni
	Acquedotti		Sorgente minerale
	Impianti di risalita		Discariche
	Impianti di arroccamento		Compattatori - stazioni intermedie
	Piste di sci: esistente progetto		Cimiteri
	Stazioni (ferroviarie o altre)		Siti di telecomunicazioni
	Eliporto		Impianti funiviari e simili
	Bacino Artificiale		
	Viabilità esistente		
	Viabilità prevista		

Figura 3-8 LEGENDA DELLA TAV. P2 – CARTA DEGLI ELEMENTI DEGLI USI E DELLE ATTREZZATURE CON PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA

### 3.1.12.1 ESTRATTO DELLE NTA DEL P.R.G.C. DI AYAS

Si riporta nel seguito l'estratto delle NTA del P.R.G.C. del comune di Ayas.

**Art. 64 - Norma generale - Sottozona Ef**

1. Sottozona di specifico interesse naturalistico. La parte generale di ogni sottozona definisce gli usi e le destinazioni compatibili. Sono le sottozone del PRG che recepiscono le prescrizioni e gli indirizzi previsti all'art.11, comma 2, e 38 del PTP. Tali sottozone sono da considerarsi di particolare pregio ambientale e naturalistico, ai fini di cui alla lettera d), comma 2, dell'art. 14 della L.R. 11/98.

2. Ogni tipo di intervento deve essere compatibile agli indirizzi e alle prescrizioni previste nelle seguenti norme:

- Deliberazione della Giunta regionale n. 1087 in data 18/04/2008. Documento tecnico relativo alla classificazione delle ZPS, alle misure di conservazione e alle azioni di

*promozione ed incentivazione, predisposto ai sensi dell'articolo 4 della legge regionale 21 maggio 2007, n. 8 e del decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 17 ottobre.*

- *Legge regionale 21 maggio 2007, n. 8, recante "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione autonoma Valle d'Aosta derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e 92/43/CEE, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche. Legge comunitaria 2007".*
- *Deliberazione della Giunta regionale n. 1815 in data 06 luglio 2007, disciplina per l'applicazione della procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'articolo 7 della legge reg. 21 maggio 2007, n. 8.*

### 3. VOLUMI ESISTENTI

3.1 *In tutte le sottozone Ef sono fatte salve le destinazioni d'uso in atto e sugli edifici esistenti e possibile effettuare interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, di restauro e di risanamento conservativo (rispettivamente lettere a), b), c), d), art. 11 delle presenti NTA).*

*Sugli edifici realizzati post 1945 e ammessa anche la ristrutturazione, ad eccezione degli edifici classificati dal PRG quali Monumento, Documento o di Pregio storico, culturale, architettonico o ambientale.*

3.2 *I fabbricati aventi destinazione d'uso per attività di carattere agro-silvo-pastorale e di residenza temporanea legata ad attività di carattere agro-silvo-pastorale, ancora razionali all'uso agricolo, non possono essere oggetto, per la durata del presente piano regolatore, di cambio di destinazione d'uso. Per gli stessi e sempre ammesso l'intervento di ampliamento previo ottenimento del giudizio di razionalità.*

3.3 *Gli altri fabbricati aventi destinazione d'uso per attività di carattere agro-silvopastorale e di residenza temporanea legata ad attività di carattere agro-silvo-pastorale, possono essere oggetto di cambio di destinazione d'uso nel caso abbiano una dimensione inferiore a 15 poste o volumetria inferiore a 300 mc (con riferimento al singolo corpo di fabbrica), a favore di attività di residenza temporanea o di attività ricettivo limitatamente ai posti tappa escursionistici (dortoirs).*

### 4. NUOVA EDIFICAZIONE

4.1 *Sono ammessi interventi di nuova edificazione di infrastrutture limitatamente all'escursionismo e all'alpinismo.*

4.2 *Limitatamente alla sottozona Ef1 nelle aree di Le Vase, La Cuccaz, Brenguey e Fourcare Desot e ammessa la realizzazione di strutture ad uso punto tappa per cavalli. Tali strutture devono avere l'aspetto di tettoie aperte da realizzarsi in legno e/o pietra e possono ospitare al massimo 8 poste per cavalli.*

4.3 *E sempre ammessa la realizzazione di serbatoi idrici e reti/impianti tecnologici per il rifornimento irriguo ed energetico delle attività di carattere agro-silvo pastorale e a residenza temporanea legata ad attività di carattere agro-silvo pastorale. E altresì ammesso il prelievo dai corsi d'acqua superficiali temporanei per la produzione di energia elettrica se di potenza inferiore a 50 kW.*

### 3.1.12.2 VERIFICA P.R.G.C. DI AYAS

Gli interventi previsti dal presente progetto risultano coerenti con quanto individuato da PRGC del comune di Ayas, in quanto l'art. 64 c.3.1 recita: "*in tutte le sottozone Ef sono fatte salve le destinazioni d'uso in atto*".

Infatti intervento in questione si configura come una riqualificazione ed adeguamento dell'impianto esistente.

Si precisa inoltre che tale intervento risulta anche ammesso dall'art. 35 delle NTA del comune di Ayas di cui si riporta nel seguito l'estratto.

#### *Art. 35 - Aree sciabili*

*1. Le aree sciabili, piste di sci nordico e altre attrezzature turistiche sono indicate nelle tavole prescrittive P2.*

*2. Fatto comunque salvo il rispetto della disciplina degli ambiti inedificabili oltre alle attività legate alla pratica dello sci, nelle aree sciabili e ammessa la compresenza delle seguenti attività:*

- a. attrezzature e servizi per equitazione e mountain-bike;*
- b. locali per ristorazione e somministrazione bevande;*
- c. strutture in appoggio per la pratica del golf;*
- d. rifugi alpini e biviacchi.*

*3. Nelle aree sciabili, oltre agli interventi ammessi nelle specifiche sottozone in cui le stesse di volta in volta ricadono, e ammessa la manutenzione ordinaria e straordinaria, il restauro, il risanamento conservativo, la ristrutturazione, la demolizione e ricostruzione, delle strutture esistenti a servizio degli impianti, compresi anche gli ampliamenti ma solo per esigenze tecnologiche ed impiantistiche.*

*I fabbricati tecnologici già al servizio degli impianti e dismessi devono essere oggetto di demolizione, se non utilizzati come strutture di servizio alle attività ammesse nelle aree sciabili.*

*4. Nelle aree sciabili sono specificatamente consentiti anche i seguenti interventi:*

- Esecuzione di impianti tecnologici del tipo stazioni di pompaggio, cabine elettriche, vasche e bacini di carico per impianti di innevamento programmato, bacini di accumulo, ricoveri per mezzi battipista o di soccorso, cabine per il cronometraggio;*
- La sostituzione ed il potenziamento di impianti esistenti, purché ciò comporti il miglioramento degli standards di sicurezza, la completa utilizzazione degli impianti posti a monte, la riduzione dei tempi di attesa complessivi per la fruizione delle aree sciabili e per il rientro a valle e purché vengano adottate misure gestionali atte a ridurre i sovraccarichi e gli effetti di congestione;*
- Modifiche ai tracciati degli impianti e delle piste esistenti previo ottenimento di autorizzazione degli uffici regionali competenti;*
- Creazione di nuove piste previo ottenimento di autorizzazione degli uffici regionali competenti;*
- Costruzione di nuovi impianti di risalita, purché ciò comporti il miglioramento degli standards di sicurezza, la completa utilizzazione degli impianti posti a monte, la riduzione dei tempi di attesa complessivi per la fruizione delle aree sciabili e per il rientro a valle e purché vengano adottate misure gestionali atte a ridurre i sovraccarichi e gli effetti di congestione;*

*- Opere ed infrastrutture tecnologiche, quali frangivento, paraneve, impianti tipo gasex, reti paramassi e reti fisse di protezione piste, ancoraggi per i mezzi battipista, ecc..*

*- Rimodellamenti del terreno funzionali a migliorare la sicurezza delle piste subordinati al parere delle strutture regionali competenti in materia di tutela del paesaggio.*

*5. I progetti relativi alle aree sciabili, alle piste e relativi impianti, alle attrezzature o vie di accesso devono comunque assicurare la riduzione degli impatti in essere e l'aumento della compatibilità con gli usi agropastorali e naturalistici. In particolare per quanto riguarda la nuova costruzione di impianti a fune o la sostituzione di impianti a fune esistenti si faccia riferimento anche a quanto riportato al precedente art.23.*

*6. Nelle aree vincolate dai tracciati delle piste dello sci non è ammessa l'edificazione pur conservando le volumetrie della zona in cui sono inserite.*

*7. Lungo le piste di discesa e di fondo è individuata una fascia di rispetto di mt. 1 dal ciglio della pista stessa nella quale non è possibile edificazione alcuna.*

Visto quanto sopra, nel territorio del comune di Ayas, gli interventi previsti di demolizione dell'impianto esistente e la successiva ricostruzione di un nuovo impianto sulla stessa linea rientra tra gli interventi ammessi. Si precisa che tutte le opere relative al presente progetto sono essenziali e prettamente correlate a strutture indispensabili all'esercizio dell'impianto stesso.

Inoltre risultano anche ammesse le lievi modifiche alla pista in corrispondenza della stazione di valle dell'impianto, e tutte le opere correlate quali, realizzazione delle linee elettriche interrato, tubazioni e manufatti per la raccolta e regimazione delle acque.

### 3.1.13 P.R.G.C. COMUNE DI VALTOURNENCHE.

L'intervento in questione ricade in zona Eh7 del PRGC del comune di Valtournenche e si pone ai margini della zona Ef12.

Si riporta nel seguito un estratto della TAV. P4.4 – CARTOGRAFIA DELLA ZONIZZAZIONE, DEI SERVIZI E DELLA VIABILITÀ del piano regolatore di Valtournenche e la relativa legenda.

Nella figura seguente è individuata anche la linea dell'impianto esistente (in rosso) e la linea del nuovo impianto (in blu). Dal confronto si deduce che sostanzialmente il nuovo impianto ripercorre quasi esattamente la linea dell'impianto esistente.

Sostituzione della scivola "Gran Sometta" con una seggiovia esaposto ad ammortamento temporaneo dei veicoli fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia

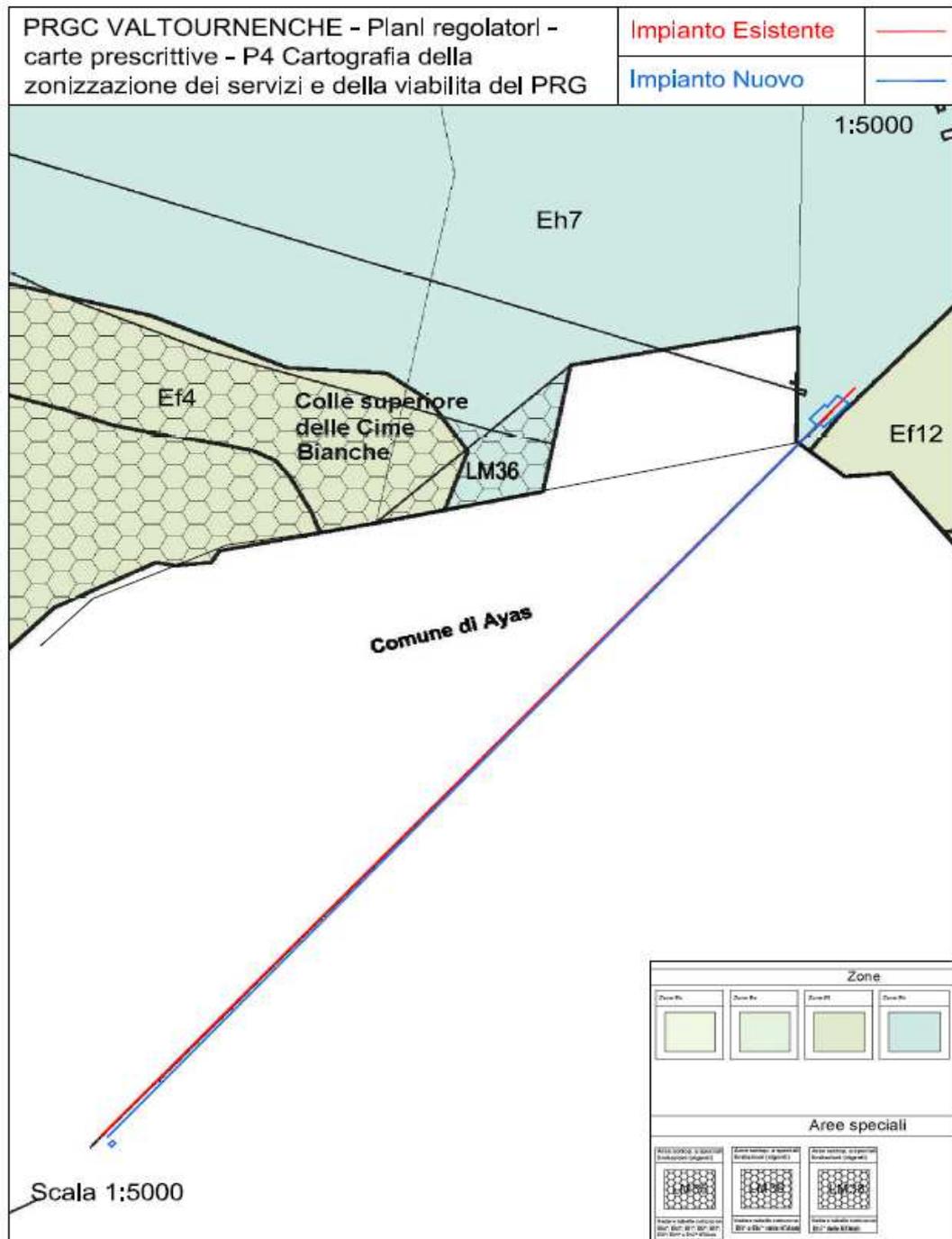


Figura 3-9 ESTRATTO DI P.R.G.C. - TAV. P4.4 - CARTOGRAFIA DELLA ZONIZZAZIONE, DEI SERVIZI E DELLA VIABILITÀ

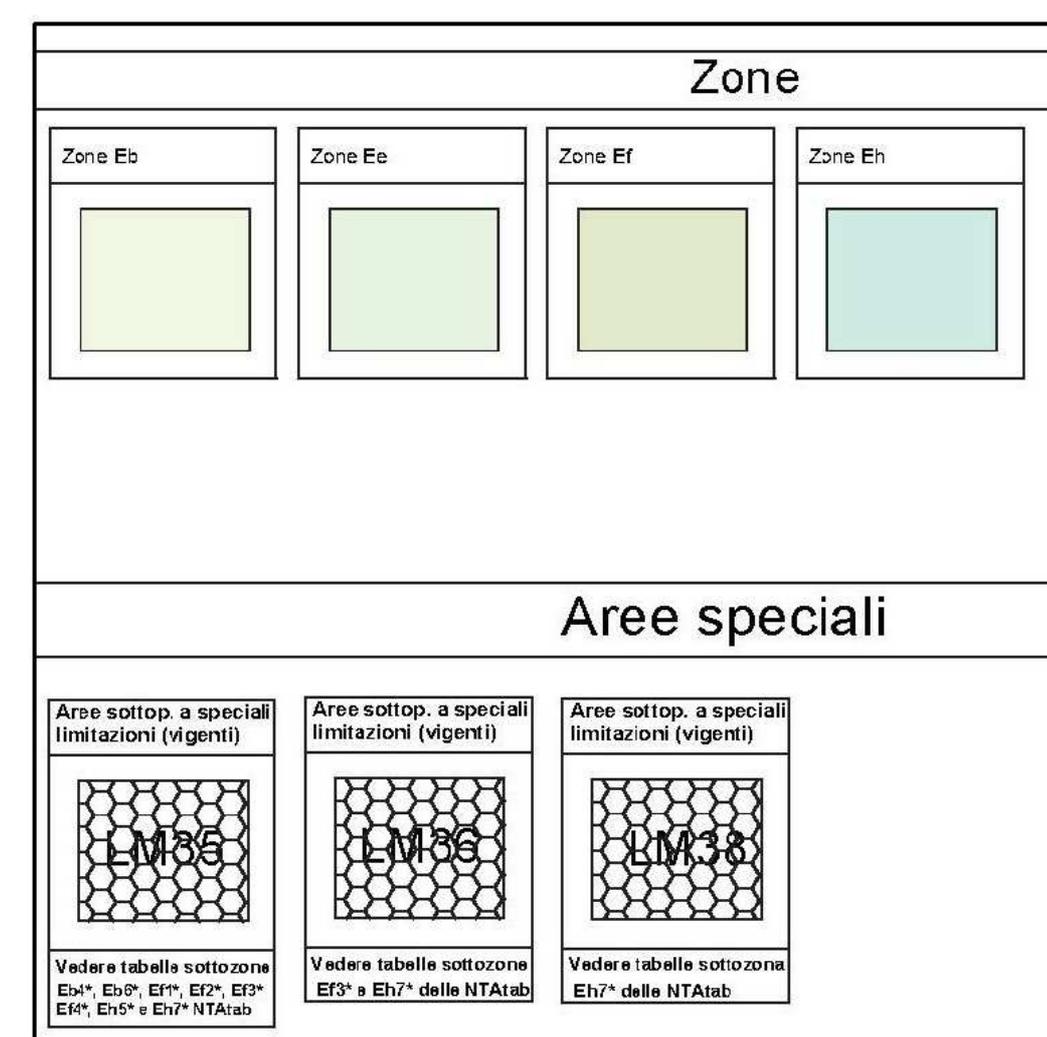
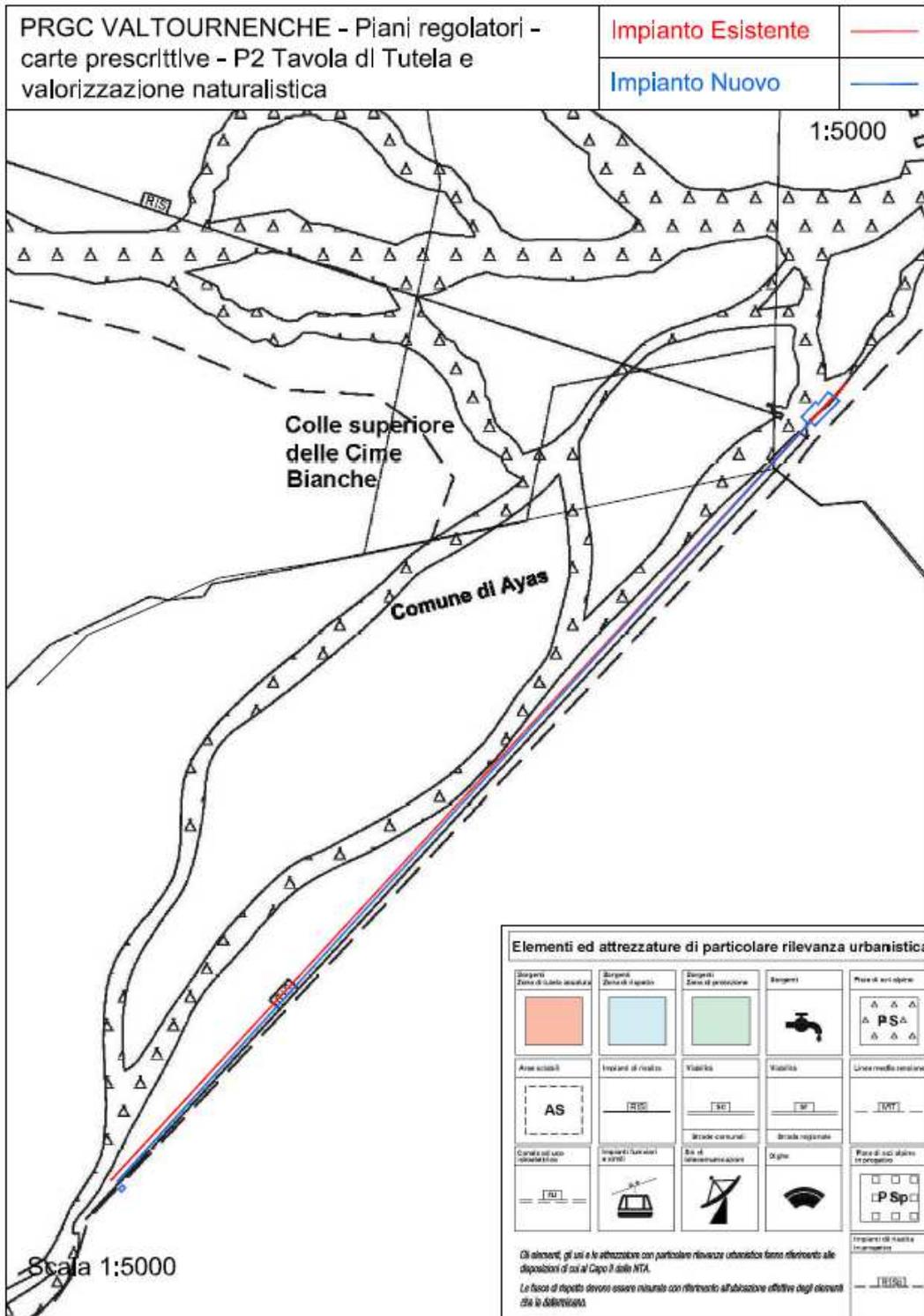


Figura 3-10 LEGENDA DELLA TAV. P4.4 - CARTOGRAFIA DELLA ZONIZZAZIONE, DEI SERVIZI E DELLA VIABILITÀ

Si riporta inoltre anche l'estratto della tavola TAV. P2 - CARTA DEGLI ELEMENTI DEGLI USI E DELLE ATTREZZATURE CON PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA e relativa legenda.

Sostituzione della sciovia "Gran Sometta" con una seggiovia esaposto ad ammortamento temporaneo dei veicoli fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia



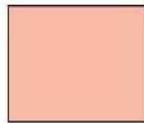
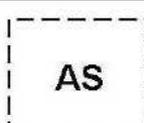
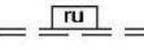
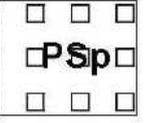
Elementi ed attrezzature di particolare rilevanza urbanistica				
Sorgenti Zona di tutela assoluta 	Sorgenti Zona di rispetto 	Sorgenti Zona di protezione 	Sorgenti 	Piste di sci alpino 
Aree sciabili 	Impianti di risalita 	Viabilità  Strade comunali	Viabilità  Strada regionale	Linee media tensione 
Canale ad uso idroelettrico 	Impianti funiviari e simili 	Siti di telecomunicazioni 	Dighe 	Piste di sci alpino in progetto 
<p><i>Gli elementi, gli usi e le attrezzature con particolare rilevanza urbanistica fanno riferimento alle disposizioni di cui al Capo II delle NTA.</i></p> <p><i>Le fasce di rispetto devono essere misurate con riferimento all'ubicazione effettiva degli elementi che le determinano.</i></p>				Impianti di risalita in progetto 

Figura 3-11 ESTRATTO DI P.R.G.C. - TAV. P2 - CARTA DEGLI ELEMENTI DEGLI USI E DELLE ATTREZZATURE CON PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA

### 3.1.13.1 ESTRATTO DELLE NTA DEL P.R.G.C. DI VALTOURNENCHE

Si riporta nel seguito l'estratto delle NTA del P.R.G.C. del comune di Valtournenche.

Art. 56 (Sottozona di tipo "Eh")

1. Nella tavola "P4 - Carta della zonizzazione, dei servizi e della viabilità del PRG" sono delimitate le sottozone di tipo Eh caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agro-silvo-pastorali, ed attività sciistiche, ricreative e turistiche quali: centri di turismo equestre, strutture di servizio collegate a percorsi ed attività turistiche in ambito naturale, campeggi stagionali.

2. Le condizioni minime d'intervento, le modalità di intervento, gli usi e le attività consentite e gli ulteriori parametri edilizi sono indicati nelle tabelle di cui al fascicolo allegato NTA tab.

**3. Nelle sottozone di tipo Eh sono consentiti gli usi e le attività in atto, nonché quelli connessi alle attività ricreative, sportive e didattico-scientifiche di cui all'art. 39 delle NTA con le specificazioni recate dalle singole tabelle di sottozona.**

4. Gli interventi di ristrutturazione dei fabbricati per usi ed attività agro-silvo-pastorali relativi ad aziende agricole sono consentiti e sono attuabili alle condizioni di cui agli artt. 14 e 58 delle NTA.

5. Ferme restando le indicazioni di cui all'art. 15, con riferimento alle categorie di cui all'art. 10 delle NTA, è ammesso il cambio di destinazione d'uso di edifici esistenti a favore delle destinazioni e attività disciplinate dalle rispettive tabelle di sottozona, con le seguenti ulteriori prescrizioni:

- agro-silvo-pastorale, categoria "b", compreso l'agriturismo;
- residenza temporanea legata alle attività agro-silvo-pastorali, sottocategorie "c1" e "c3";
- abitazione permanente o principale, categoria "d";
- abitazione temporanea, categoria "dbis1", in atto o nei volumi esistenti;
- commerciale, categoria "f", per noleggio sci, mountainbike, punti vendita, ecc.;
- turistico o ricettivo, categoria "g" relativamente alle strutture ricettive extralberghiere, di cui alle sottocategorie g6) – posti tappa, g7) – esercizi di affittacamere, g8) – parchi di campeggio, g10) – aziende della ristorazione, come individuate nel suddetto art. 10 delle NTA;
- sportive, ricreative e per l'impiego del tempo libero, categoria "l", ivi compresi gli impianti di trasporto a fune e connesse strutture di servizio, nonché gli impianti e le connesse attrezzature funzionali alla pratica degli sport invernali;
- pubbliche di servizio o di pubblico interesse, categoria "m" sempre consentita al fine di migliorare gli standard qualitativi e quantitativi dei servizi offerti alla popolazione residente e fluttuante.

**6. Gli interventi finalizzati al miglioramento funzionale del comprensorio sciistico sono elencati al comma 2 dell'articolo 39 delle NTA.**

7. Al fine della riqualificazione delle componenti ambientali e della salvaguardia della leggibilità del paesaggio caratterizzante le parti di territorio individuate come sottozona di tipo Eh, si osservano le disposizioni di cui al comma 3 dell'art. 23 delle NTA.

8. Fatte salve le disposizioni di cui all'art. 39 delle NTA, sulle aree libere è consentita la realizzazione di beni strumentali a servizio dei fondi agricoli o di strutture pertinenziali alle condizioni di cui al successivo art. 59 delle NTA.

9. Ai fini dell'ammissibilità degli interventi nelle sottozone di tipo Eh si applicano inoltre le disposizioni relative agli equilibri funzionali di cui agli artt. da 11 a 16 delle NTA.

10. Ogni tipo di intervento consentito nelle singole sottozone deve essere coerente con la vigente disciplina degli ambiti inedificabili.

### 3.1.13.2 VERIFICA P.R.G.C. DI VALTOURNENCHE

Gli interventi previsti dal presente progetto risultano coerenti con quanto individuato da PRGC del comune di Valtournenche (art. 56 al c.3 e c.6).

Infatti intervento in questione si configura come una riqualificazione ed adeguamento dell'impianto esistente.

Si riporta nel seguito dall'art. 39 delle NTA del comune di Valtournenche che definisce nel dettaglio l'articolo 56 c.3.

*Art. 39 (Aree sciabili, piste di sci alpino e nordico e altre attrezzature turistiche)*

*1. Le aree sciabili, comprendenti le piste di sci nordico e di sci alpino con i relativi impianti di trasporto e le connesse attrezzature di servizio, sono indicate nella tavola "P2 - Carta degli*

*elementi degli usi e delle attrezzature con particolare rilevanza urbanistica; nelle stesse carte sono evidenziate distintamente le piste esistenti con le relative proposte di adeguamento e sviluppo da quelle di progetto.*

*2. Al fine di adeguare le aree sciabili di Valtournenche e Breuil-Cervinia alle esigenze imposte dalla moderna pratica degli sport invernali ed in particolare dello sci alpino e nordico, e per garantire la sicurezza degli utenti, è consentito realizzare i sotto elencati interventi di carattere permanente, con le limitazioni indicate all'articolo 42 delle NTA per le aree ricadenti in SIC/ZPS e all'art. 26 delle NTA per le aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico:*

***a) sistemazione e adeguamento funzionale di piste esistenti, anche con modificazione delle relative sezioni o con discostamento o eventuale allungamento degli attuali tracciati,***

*b) ampliamento di piste esistenti e realizzazione di nuove piste di completamento dell'esistente comprensorio sciistico,*

***c) sostituzione di impianti di risalita esistenti anche con modifica della tipologia e costruzione di nuovi impianti (a titolo puramente esemplificativo e non esaustivo, sciovia, seggiovia, telecabina, funivie bifuni), del relativo sistema tecnico di trasporto e delle portate orarie, con diversi tracciati e lunghezze di linea o differente localizzazione delle stazioni di partenza e di arrivo,***

***f) nuove costruzioni per attività turistiche di servizio alla pratica dello sci alpino e nordico sono consentite nelle sottozone di tipo Eh sulla base delle indicazioni contenute nelle relative tabelle.***

.....

*3. Per gli interventi sulle aree sciabili, sulle piste per lo sci alpino e nordico e sui relativi impianti di risalita, indicati nella tavola di cui al precedente comma 1, si applicano le seguenti disposizioni<sup>163</sup>:*

*a) i progetti relativi alle aree sciabili, alle piste e relativi impianti, alle attrezzature o vie di accesso alle aree attrezzate per lo sci alpino devono assicurare ove possibile la riduzione degli impatti in essere e tendere alla piena compatibilità con gli usi agropastorali e naturalistici;*

*b) a tale fine nelle aree occupate dalle piste è preclusa l'installazione di manufatti e costruzioni emergenti dal suolo che possano creare ostacolo alla funzionale pratica dello sci, quale elenco esemplificativo e non esaustivo, le recinzioni fisse, le vasche, i pozzetti e le aste porta irrigatori fisse;*

*c) per garantire altresì le attività agro-silvo-pastorali, nelle suddette aree devono essere ridotte al minimo indispensabile le attrezzature fisse emergenti dal terreno e quelle mobili devono essere tempestivamente rimosse e debitamente collocate in apposite aree o in locali di ricovero alla fine della stagione invernale, fatte salve le aste e le ventole degli impianti di innevamento artificiale e le reti fisse; .....*

Si riporta nel seguito la tabella delle NTA relativa alla zona di PRGC interessata evidenziata in giallo

Sostituzione della sciovia "Gran Sometta" con una seggiovia esaposto ad ammortamento temporaneo dei veicoli fra i comprensori sciistici di Valtournenche e Breuil-Cervinia

TAB. 3 – Eh

SOTTOZONA DI TIPO Eh (art. 56 NTA)		caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agro-silvo-pastorali, ed attività ricreative e turistiche	
Sigla - località	Superficie territoriale m <sup>2</sup>	Sistema Ambientale PTP Titolo II, art. 10, comma 3 NAPTP	
Eh4* – Le Plan de La Glarenaz	76.091	Sistema fluviale (art. 14) predominante Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo turistico (art. 17)	
Eh5* - Piste Cime Bianche	4.502.086	Sistema dei pascoli (art. 12) predominante Sistema boschivo (art. 13) Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo integrato (art. 15)	
Eh6* – Piste Ventina-Cielo Alto-Layet	2.982.600	Sistema dei pascoli (art. 12) predominante Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo turistico (art. 17)	
Eh7* - Piste comprensorio Ventina-Alpe Vieille	1.804.866	Sistema delle aree naturali: sottosistema dell'alta montagna (art. 11, comma 1) Sistema delle aree naturali: sottosistema delle altre aree naturali (art. 11, comma 2)	
Eh8* - Piste comprensorio Cretaz-Plan Maison	4.276.858	Sistema dei pascoli (art. 12) predominante Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo turistico (art. 17)	
Eh9* - Piste comprensorio Rocce Nere-Furgenn	3.119.254	Sistema delle aree naturali: sottosistema dell'alta montagna (art. 11, comma 1) Sistema delle aree naturali: sottosistema delle altre aree naturali (art. 11, comma 2)	

TAB. 3bis -Eh

condizioni minime d'intervento: titoli abilitativi e strumenti attuativi Art. 7	modalità di intervento Art. 8 comma 1	usi ed attività Art. 10	I m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> densità fondiaria	R/C m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup> rapporto di copertura max	H max m altezza massima	N° piani fuori terra	DF m distanza tra i fabbricati	DC m distanza tra i confini
SCIA, Permesso di costruire  Comma 6 PUD (1)	a) recupero: 1), 2), 3), 4), 5); b) nuova costruzione: (2)(5) 1), 2); c) demolizione; d) altri interventi: 1), 4);  Art. 9 (1)	di tipo naturalistico: a di carattere agro-silvo-pastorale: b (3) residenza temporanea legata alle attività agro-pastorali: c1 residenza temporanea: dbis1 usi ed attività commerciali: fl (esercizi di vicinato)  turistiche e ricettive: g5 (rifugi e bivacchi) g6 (dotoirs) g7 (affittacamere) g10 (ristorazione)  di attività sportive, ricreative e per l'impiego del tempo libero: (4) 14 15 16  pubbliche di servizio e di pubblico interesse: m1 m2 m5	(6)	(6)	(6)	(6)	10,00	5,00

Figura 3-12 TAB. 3bis -Eh - NTAtab TABELLE DELLE PRESCRIZIONI E DELLE NORME EDILIZIE ALLEGATE ALLE NTA

PRESCRIZIONI PARTICOLARI TAB. 3bis -Eh

Le modalità di intervento, gli usi, le attività e i parametri edilizi sono subordinati alla verifica di ammissibilità in base alla vigente legislazione in materia di interventi in aree a rischio idrogeologico come richiamato negli articoli del Titolo II CapoV delle NTA.

Condizioni minime d'intervento

(1) per interventi di cui alle lettere d), e), f) e i) del comma 1 dell'art. 9 delle NTA.

Modalità di intervento

Fermo restando l'obbligo del rispetto delle limitazioni degli interventi nelle aree a rischio idrogeologico:

- gli interventi su fabbricati agricoli esistenti e per nuovi edifici ad uso agro-silvo-pastorale seguono le prescrizioni di cui agli artt. 14 e 56 delle NTA;

- per interventi diversi da quelli agricoli valgono le disposizioni di cui agli artt. 39 comma 6 e 56 delle NTA;

(2) Fatti salvi i vincoli generati dagli ambiti inedificabili, gli interventi di nuova costruzione sono ammessi per:

- **interventi relativi alla realizzazione di infrastrutture e servizi di interesse pubblico;**
- realizzazione, nel caso di recupero di edifici esistenti (anche nel caso di cambio di destinazione d'uso), di volumi interrati di superficie non superiore a 100 mq posti completamente al di sotto del piano di campagna originario, in aderenza all'edificio oggetto di intervento o sul solo lotto di pertinenza, al solo servizio dello stesso e con fronte di accesso di larghezza massima non superiore a m 3,00.

(5) Nella parte della sottozona Eh5\*- Piste Cime Bianche contraddistinta con retino e sigla "LM 18" è ammesso l'ampliamento per destinazioni l) e m) per massimo 350 m<sup>2</sup> totali.

Nella parte della sottozona Eh7\*- Piste comprensorio Ventina-Alpe Viellie contraddistinta con retino e sigla "LM 38" è ammessa la riqualificazione con ampliamento complessivo dei volumi esistenti fino a 500 m<sup>2</sup> relativamente alle destinazioni g5 e g10; sono ammessi altri interventi di nuova costruzione, previo studio unitario riferito all'area LM54, limitatamente alle destinazioni l) e m).

Nella parte della sottozona Eh8\*- Piste comprensorio Cretaz-Plan Maison contraddistinta con retino e sigla "LM 34" è ammesso l'ampliamento dei volumi esistenti per le destinazioni l), m), g10) e f1) per 350 m<sup>2</sup> complessivi.

La nuova edificazione per attività di carattere agro-silvo-pastorale di cui alla cat. b) è ammessa nei soli comprensori individuati come pascoli da riqualificare, tenendo conto dei tracciati sciabili esistenti e nel rispetto di una distanza minima di 30 m da strutture esistenti con destinazione diversa da quella agricola. Nei rimanenti comprensori la nuova costruzione è ammessa esclusivamente per interventi di ammodernamento e potenziamento dei fabbricati agricoli esistenti nei limiti di quanto ammesso dal parere di razionalità.

Usi ed attività

Fermo restando l'obbligo del rispetto delle limitazioni degli usi e delle attività nelle aree a rischio idrogeologico:

- il mutamento di destinazione d'uso sugli immobili esistenti, da agro-silvo-pastorale, di cui alla categoria "b" e "c" dei commi 3 e 4 dell'art. 10 delle NTA, a quelle ammesse in tabella è subordinato al rispetto delle condizioni indicate all'art. 15 delle NTA.

(3) attività agro-silvo-pastorali in atto e/o compatibili con le caratteristiche morfologiche, pedologiche, agronomiche, colturali, vegetazionali e paesaggistico-ambientali della sottozona, ivi compresi gli agriturismo.

(4) aree attrezzate per attività ricreative, quali per esempio parco giochi invernale, ecc. Nelle sottozone utilizzabili per la pratica dello sci nordico e alpino sono ammesse la riqualificazione e il potenziamento delle piste esistenti; i nuovi tracciati non devono alterare la morfologia del territorio, fatte salve le opere funzionali e necessarie per garantire la sicurezza nell'utilizzo delle piste.

*Parametri edilizi*

*(6) in atto sul lotto e, per nuove costruzioni, con le limitazioni di cui alle note (2) e (5).*

*Altre prescrizioni*

*Nella parte di sottozona Eh9\* - Piste comprensorio Rocce Nere-Furgenn contraddistinta con campitura e con sigla "LM 37" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG", che individua l'areale di interesse archeologico "Col de Saint Théodule", ogni attività di modifica del sottosuolo è subordinata al preventivo parere della struttura regionale competente in materia di tutela dei beni archeologici.*

*Nella parte di sottozona Eh7\* - Piste comprensorio Ventina-Alpe Vieille contraddistinta con campitura e con sigla "LM 36" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG", che individua l'areale di interesse archeologico "Colle Superiore Cime Bianche", ogni attività di modifica del sottosuolo è subordinata al preventivo parere della struttura regionale competente in materia di tutela dei beni archeologici.*

*Sulle parti delle sottozone Eh5\* - Piste Cime Bianche e Eh7\* - Piste comprensorio Ventina-Alpe Vieille contraddistinte con campitura e con sigla "LM 35" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG", di specifico interesse naturalistico quale Zona di Protezione Speciale (ZPS), gli usi e gli interventi seguono le disposizioni di legge in materia richiamate all'articolo 41 delle NTA.*

*Nella parte di sottozona Eh6\* - Piste Ventina-Cielo Alto-Layet contraddistinta con campitura e con sigla "LM 30" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG" (Foglio 7 mappale n. 570 parzialmente) è consentita la realizzazione di area di parcheggio di attestamento veicolare al comprensorio sciistico e/o di servizio alle attività gestionali della Soc. Cervino, subordinatamente al rispetto della vigente legislazione in materia di ambiti inedificabili.*

*I comprensori agricoli individuati come pascoli da riqualificare risultano i seguenti:*

*- Eh5\* - Piste Cime Bianche*

*Alpe Euillaz Duc - (riqualificazione fabbricati)*

*Alpe Euillaz Perron - (riqualificazione fabbricati)*

*Alpe Dzandzevé - (riqualificazione fabbricati)*

*Alpe Tsa d' Euillaz - (riqualificazione fabbricati)*

*- Eh6\* - Piste Ventina-Cielo Alto-Layet*

*Alpe Goillet - (riqualificazione fabbricati)*

*- Eh8\* - Piste comprensorio Cretaz-Plan Maison*

*Alpe Vieille - (riqualificazione fabbricati)*

*Alpe Tsa de Vieille - (riqualificazione fabbricati e infrastrutture di accesso)*

*Alpe Pré de Veau - (riqualificazione fabbricati)*

*Alpe Plan Torrette - (riqualificazione fabbricati)*

Visto quanto sopra, nel territorio del comune di Valtournenche, gli interventi previsti di demolizione dell'impianto esistente e la successiva ricostruzione di un nuovo impianto sulla stessa linea rientra tra gli interventi ammessi. Si precisa che tutte le opere relative al presente

progetto sono essenziali e prettamente correlate a strutture indispensabili all'esercizio dell'impianto stesso, compreso il volume necessario allo stoccaggio delle seggiole indentificato come "Magazzino veicoli", locali accessori, locali comando, quadri elettrici e cabina elettrica. Inoltre risultano anche ammesse tutte le opere correlate quali, realizzazione delle linee elettriche interrate, tubazioni e manufatti per la raccolta e regimazione delle acque, fossi e canali correlati alla realizzazione dell'impianto a fune e alle piste di sci.

#### 4 ITER AUTORIZZATIVO

L'iter autorizzativo individuato è quello previsto dall'art. 27 bis del D.lgs. 152/2006. Si riporta nel seguito l'articolo di riferimento che recita:

*1. Nel caso di procedimenti di VIA di competenza regionale il proponente presenta all'autorità competente un'istanza ai sensi dell'articolo 23, comma 1, allegando la documentazione e gli elaborati progettuali previsti dalle normative di settore per consentire la compiuta istruttoria tecnico-amministrativa finalizzata al rilascio di tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione e all'esercizio del medesimo progetto e **indicati puntualmente in apposito elenco predisposto dal proponente stesso**. L'avviso al pubblico di cui all'articolo 24, comma 2, reca altresì specifica indicazione di ogni autorizzazione, intesa, parere, concerto, nulla osta, o atti di assenso richiesti.*

*2. Entro dieci giorni dalla presentazione dell'istanza l'autorità competente verifica l'avvenuto pagamento del contributo dovuto ai sensi dell'articolo 33, nonché l'eventuale ricorrere della fattispecie di cui all'articolo 32, comma 1, e comunica per via telematica a tutte le amministrazioni ed enti potenzialmente interessati, e comunque competenti ad esprimersi sulla realizzazione e sull'esercizio del progetto, l'avvenuta pubblicazione della documentazione nel proprio sito web con modalità tali da garantire la tutela della riservatezza di eventuali informazioni industriali o commerciali indicate dal proponente, in conformità a quanto previsto dalla disciplina sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale. In caso di progetti che possono avere impatti rilevanti sull'ambiente di un altro Stato, la pubblicazione è notificata al medesimo con le modalità di cui all'articolo 32. (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020)*

*3. Entro trenta giorni dalla pubblicazione della documentazione nel sito web dell'autorità competente, quest'ultima, nonché le amministrazioni e gli enti di cui al comma 2, per i profili di rispettiva competenza, verificano l'adeguatezza e la completezza della documentazione, assegnando al proponente un termine perentorio non superiore a trenta giorni per le eventuali integrazioni.*

*4. Successivamente alla verifica della completezza documentale, ovvero, in caso di richieste di integrazioni, dalla data di ricevimento delle stesse, l'autorità competente pubblica l'avviso di cui all'articolo 23, comma 1, lettera e), di cui è data comunque informazione nell'albo pretorio informatico delle amministrazioni comunali territorialmente interessate. Tale forma di pubblicità tiene luogo delle comunicazioni di cui agli articoli 7 e 8, commi 3 e 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241. Dalla data della pubblicazione del suddetto avviso, e per la durata di trenta giorni, il pubblico interessato può presentare osservazioni concernenti la valutazione di impatto ambientale e, ove necessarie, la valutazione di incidenza e l'autorizzazione integrata ambientale. (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020)*

*5. Entro i successivi trenta giorni l'autorità competente può chiedere al proponente eventuali integrazioni assegnando allo stesso un termine non superiore a trenta giorni. Su richiesta motivata del proponente l'autorità competente può concedere, per una sola volta, la sospensione dei termini per la presentazione della documentazione integrativa per un periodo non superiore a centottanta giorni. Qualora entro il termine stabilito il proponente non depositi la documentazione integrativa, l'istanza si intende ritirata ed è fatto obbligo all'autorità competente di procedere all'archiviazione. L'autorità competente, ove motivatamente ritenga che le modifiche o le integrazioni siano sostanziali e rilevanti per il pubblico, dispone, entro quindici giorni dalla ricezione della documentazione integrativa, che il proponente trasmetta, entro i successivi quindici giorni, un nuovo avviso al pubblico, predisposto in conformità all'articolo 24, comma 2, del presente decreto, da pubblicare a cura della medesima autorità competente sul proprio sito web, di cui è data comunque informazione nell'albo pretorio informatico delle amministrazioni comunali territorialmente interessate. In relazione alle modifiche o integrazioni apportate al progetto e alla*

*documentazione, i termini di cui al comma 4 per l'ulteriore consultazione del pubblico sono ridotti alla metà.*

*6. L'autorità competente può disporre che la consultazione del pubblico si svolga ai sensi dell'articolo 24-bis, comma 1, con le forme e le modalità disciplinate dalle regioni e dalle province autonome ai sensi dell'articolo 7-bis, comma 8.*

*7. Fatto salvo il rispetto dei termini previsti dall'articolo 32 per il caso di consultazioni transfrontaliere, entro dieci giorni dalla scadenza del termine di conclusione della consultazione ovvero dalla data di ricevimento delle eventuali integrazioni documentali, l'autorità competente convoca una conferenza di servizi alla quale partecipano il proponente e tutte le Amministrazioni competenti o comunque potenzialmente interessate per il rilascio del provvedimento di VIA e dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto richiesti dal proponente. La conferenza di servizi è convocata in modalità sincrona e si svolge ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241. Il termine di conclusione della conferenza di servizi è di novanta giorni decorrenti dalla data di convocazione dei lavori. La determinazione motivata di conclusione della conferenza di servizi costituisce il provvedimento autorizzatorio unico regionale e comprende il provvedimento di VIA e i titoli abilitativi rilasciati per la realizzazione e l'esercizio del progetto, recandone l'indicazione esplicita. Resta fermo che la decisione di concedere i titoli abilitativi di cui al periodo precedente è assunta sulla base del provvedimento di VIA, adottato in conformità all'articolo 25, commi 1, 3, 4, 5 e 6, del presente decreto. (comma così modificato dall'art. 50, comma 1, legge n. 120 del 2020)*

*8. Tutti i termini del procedimento si considerano perentori ai sensi e per gli effetti di cui agli articoli 2, commi da 9 a 9-quater, e 2-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241.*

*9. Le condizioni e le misure supplementari relative all'autorizzazione integrata ambientale e contenute nel provvedimento autorizzatorio unico regionale, sono rinnovate e riesaminate, controllate e sanzionate con le modalità di cui agli articoli 29-octies, 29-decies e 29-quattordicies. Le condizioni e le misure supplementari relative agli altri titoli abilitativi di cui al comma 7, sono rinnovate e riesaminate, controllate e sanzionate con le modalità previste dalle relative disposizioni di settore da parte delle amministrazioni competenti per materia.*

5 TABELLA RIASSUNTIVA DELLE AUTORIZZAZIONI NECESSARIE

<b>RIEPILOGO AUTORIZZAZIONI NECESSARIE</b>			
<u>VINCOLO</u>	<u>ADEMPIMENTI NECESSARI</u>	<u>TIPO DI AUTORIZZAZIONE</u>	<u>ENTE</u>
<b>AREE VINCOLATE AI SENSI DELL'ART.35/1 DELLA L.R. 11/98 - FRANE</b>	PROGETTO E STUDIO DI COMPATIBILITÀ	DICHIARAZIONE PUBBLICO INTERESSE	CONSIGLIO COMUNALE
		DEROGA	GIUNTA REGIONALE
<b>AREE VINCOLATE AI SENSI DELL'ART.36 DELLA L.R. 11/98 - INONDAZIONI</b>	PROGETTO E STUDIO DI COMPATIBILITÀ	DICHIARAZIONE PUBBLICO INTERESSE	CONSIGLIO COMUNALE
		DEROGA	GIUNTA REGIONALE
<b>AREE VINCOLATE AI SENSI DELL'ART.34 DELLA L.R. 11/98 - ZONE UMIDE E LAGHI</b>	PROGETTO E STUDIO DI COMPATIBILITÀ	DICHIARAZIONE PUBBLICO INTERESSE	CONSIGLIO COMUNALE
		DEROGA	GIUNTA REGIONALE
<b>VINCOLO IDROGEOLOGICO R.D.L. N° 3267 DEL 30 DICEMBRE 1923</b>	PROGETTO	AUTORIZZAZIONE	ASSESSORATO AMBIENTE, RISORSE NATURALI E CORPO FORESTALE
<b>AREE VINCOLATE AI SENSI DEL D.L. N. 42 DEL 22 GENNAIO 2004</b>	PROGETTO	AUTORIZZAZIONE PAESAGGISTICA	DIPARTIMENTO SOPRINTENDENZA PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI - STRUTTURA PATRIMONIO PAESAGGISTICO E ARCHITETTONICO
<b>AREE ARCHEOLOGICHE</b>	PROGETTO + VALUTAZIONE ARCHEOLOGICA PREVENTIVA	AUTORIZZAZIONE	DIPARTIMENTO SOPRINTENDENZA PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI - STRUTTURA PATRIMONIO ARCHEOLOGICO
<b>AREE PROTETTE VINCOLATE AI SENSI DI NATURA 2000</b>	PROGETTO + STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE	VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE	DIPARTIMENTO AMBIENTE - SOSTENIBILITÀ E VALUTAZIONE AMBIENTALE - BIODIVERSITÀ E AREE NATURALI PROTETTE
<b>Legge regionale 18 aprile 2008, n. 20</b>	PROGETTO DEFINITIVO	CONCESSIONE FUNIVIARIA	DIPARTIMENTO TRASPORTI - STRUTTURA INFRASTRUTTURE FUNIVIARIE
<b>Legge regionale 11/98 art. 60 - Permesso di costruire</b>	PROGETTO DEFINITIVO	PERMESSO DI COSTRUIRE	COMUNE DI VALTOURNENCHE E AYAS
<b>Esame progetto vigili del fuoco per Gruppo elettrogeno</b>	PROGETTO DEFINITIVO	APPROVAZIONE ESAME PROGETTO	COMANDO REGIONALE VIGILI DEL FUOCO