



**Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**

DIREZIONE GENERALE TERRITORIALE
del NORD-EST

Ufficio8

**Ufficio Speciale Trasporti Impianti Fissi di
Venezia**

Sede di Venezia

Strada della Motorizzazione 13 – 30174 MESTRE-VE

Tel. 041.2388310 Fax 041.5020345

ustif-veneziana@pec.mit.gov.it

Alla Provincia di Vicenza -
Servizi socio culturali e turistici
C.trà Gazzolle 1
36100 - Vicenza (VI)
provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

e p.c. All'Ing. Pedrotti Mario
Via Malfatti, 25/1
38122 Trento
mario.pedrotti@ingpec.eu

e p.c. Al Comune di
36012 - Asiago (VI)
asiago.vi@cert.ip-veneto.net

e p.c. Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
D.T.T. - D.G. T.P.L. -
Divisione 4
00157 - Roma
dg.tpl-div4@pec.mit.gov.it

Oggetto: SEM 233 - Funivia monofune con seggiole quadriposto ad ammassamento fisso e pedana mobile di imbarco "Partut (999,10) – Kaberlaba (1178,60)" in Comune di Asiago (VI).
Esame del progetto preliminare, preventivo giudizio di ammissibilità.

Questo Ustif

premesso che codesta Amministrazione con lettera Prot. n° 56189 del 27 agosto 2018 ha trasmesso allo scrivente Ufficio per via informatica il progetto preliminare dell'impianto in oggetto di cui all'art. 2.1.1 del DM 337/2012, chiedendo la preliminare ammissibilità;

visto il progetto datato Giugno 2018 e composto di N. 5 relazioni e N. 9 elaborati grafici a firma degli ingg. M. Pedrotti e G. Rodeghiero;

visto che è stata trasmessa dallo Studio Marcaro la relazione sull'immunità da frane e valanghe in data 06/09/2018;

- visto il Regolamento Generale di cui al D.M. 4 agosto 1998 n. 400;
- visto il D.Lgs. 210/03;
- visto il D.D.337/2012;

considerato che:

- il nuovo impianto viene installato su un tracciato nuovo ma quasi parallelo alla preesistente seggiovia biposto DM 016 SEM 43 costruita nel 1974 e non più aperta al pubblico dal 1999;
- ha andamento della linea regolare, attraversando pendii prativi e boschi di conifere, senza incontrare zone con pendenze trasversali significative;

- la relazione geologica datata Giugno 2018, a firma del geologo E. Marcato, indica che non si ravvisano controindicazioni alla realizzazione dell'intervento di costruzione delle stazioni e della linea della seggiovia in oggetto;
- nella relazione valanghiva INDVAL IMP 05-16 redatta in data 26/09/2016 dal Centro Valanghe di Arabba relativa alle indagini effettuate in via preliminare, risulta che il tracciato ricade in una area non soggetta a rischi valanghivi;
- la linea, in campata 3-4, interseca la sciovia Kaberlaba Ovest che verrà dismessa;
- viene rispettato quanto indicato al punto 3.4.3 del DM 337/2012 per quanto riguarda l'altezza massima dal terreno;
- le caratteristiche tipologiche, funzionali e tecnologiche presentano elementi già noti allo scrivente Ustif;
- negli allegati tecnici (disegni ed elaborati di calcolo) non risultano elementi incompatibili con le norme tecniche in vigore;
- risponderà alle seguenti caratteristiche tecniche principali:

◆ tipo di esercizio	promiscuo invernale ed estivo	
◆ quota stazione di monte	m	1178,60
◆ quota stazione di valle	m	999,10
◆ ubicazione della stazione motrice	a monte	
◆ ubicazione stazione di rinvio e tensione	a valle	
◆ senso di marcia	antiorario	
◆ lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione	m	1015,54
◆ dislivello fra gli ingressi di stazione	m	179,50
◆ lunghezza sviluppata della linea	m	1034,51
◆ pendenza media fra le stazioni	%	17,35
◆ pendenza massima della fune (campata 7-8)	%	47,7
◆ capienza di ciascun veicolo seggiola	n°	4
◆ intervallo nelle partenze	s	8,0
◆ potenzialità massima di trasporto	P/h	1800
◆ equidistanza fra i veicoli in linea	m	20,8
◆ numero totale dei veicoli	n°	101
◆ diametro della fune portante traente	mm	40
◆ azione del dispositivo di tensione idraulico	kN	250
◆ velocità max fune con azionamento principale	m/s	2,6
◆ potenza del motore principale	KW	170
◆ potenza teorica di calcolo del motore principale a regime	kW	141
◆ potenza teorica di calcolo in avviamento(0,2 m/s ²)	kW	210
◆ potenza del motore di recupero,	kW	90
◆ potenza teorica di calcolo del motore di recupero a regime	kW	58
◆ potenza teorica di calcolo in avviamento(0,2 m/s ²)	kW	70
◆ intervvia in linea e nelle stazioni	m	5,3
◆ numero dei sostegni di linea, in totale	n°	10
◆ numero dei sostegni di appoggio	n°	8
◆ numero dei sostegni di ritenuta	n°	1
◆ numero dei sostegni a doppio effetto	n°	1
◆ numero dei rulli guida fune, salita/discesa	n°	94/78
◆ conduttori di linea	interrati	
◆ diametro puleggia motrice/rinvio	m	5,3 / 5,3

Premesso quanto sopra, questo U.S.T.I.F. ritiene che la documentazione presentata sia corrispondente a quanto previsto dal DM n°337/2012 e rilascia il preliminare giudizio di ammissibilità sul progetto di fattibilità funiviario - che non implica il rilascio del nulla osta tecnico

di sicurezza, di cui all'art. 3 del DPR 753/80 - subordinatamente al rispetto delle seguenti prescrizioni che dovranno essere recepite nel progetto definitivo funiviario:

1. ai sensi del DM n. 392/ 2012 deve essere presentata una dichiarazione attestante che l'area che interessa la stabilità delle opere e la sicurezza dell'esercizio è immune, secondo ragionevoli previsioni da effettuarsi dalle Autorità che ai sensi delle normative di settore sono competenti per l'assetto del territorio, dal pericolo di frane;
2. la relazione geotecnica deve essere firmata da un Ingegnere iscritto al relativo albo;
3. nel parallelismo con l'impianto di innevamento artificiale deve essere seguita la normativa di cui al DM 4/4/2014 n° 137 ed eventuali deroghe devono essere richieste al Tavolo Tecnico Permanente presso la Sede centrale DG TPL;
4. dovranno essere ampliate le vetrate delle cabine di comando (a monte) e controllo (a valle) per garantire la massima visibilità da parte del personale che deve intervenire tempestivamente in caso di difficoltà dei viaggiatori sulle banchine di imbarco / sbarco e sul tratto di linea prospiciente;
5. per il trasporto di biciclette si dovrà disporre di separata autorizzazione nel rispetto della normativa vigente (D.D. "esercizio" del 11/05/2017)
6. la Società esercente deve indicare dove si reperiranno le persone necessarie per le operazioni di soccorso stipulando le eventuali convenzioni;
7. dovranno essere realizzati locali separati per la cabina MT/BT e per il locale smistamento;
8. per quanto riguarda la pedana mobile di allineamento, essa deve essere corredata dalla documentazione tecnica di certificazione. Inoltre deve:
 - avere una fossa dotata per ogni lato di un comando per l'arresto di emergenza;
 - avere un pulsante di arresto di emergenza in prossimità della cabina di comando, ma in posizione tale da essere usato intempestivamente.

IL DIRIGENTE
Ing. Antonio Defazio
documento firmato digitalmente

il responsabile del procedimento
ing. S. Boldrin tel. 0412388311