



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

DETERMINAZIONE N° 902 DEL 19/11/2014

Servizio VIA VINCA

OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 20, D.LGS. N. 152/2006 E S.M.E I. - SEGGIOVIA ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO “RIFUGIO VERENETTA - MONTE VERENA” (1656,50 M – 2005,70 M).

DITTA: ROANA 2000 VERENA S.R.L. LOCALIZZAZIONE INTERVENTO RIFUGIO VERENETTA MONTE VERENA” (1656,50 M – 2005,70 M).-COMUNE DI ROANA

IL DIRIGENTE

Vista la documentazione presentata in data 28 settembre 2014, prot. n. 67114, da parte della Società ROANA 2000 VERENA S.R.L. con sede legale in Località Verenetta – Mezzaselva in comune di Roana, relativa al progetto di costruzione di una nuova seggiovia esaposto ad ammortamento automatico “Rifugio Verenetta – Monte Verena”, in Comune di Roana;

Dato atto che il progetto proposto rientra nella tipologia progettuale indicata al punto 7 lettera c) “Piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonché impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1800 persone dell'allegato IV - Parte II - D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i.)

Tenuto conto che la verifica per tali impianti di smaltimento/progetti risulta tra le competenze individuate in capo alla Provincia dalla Legge Regionale n. 10/1999, e sue successive modifiche ed integrazioni, e che con D.G.R.V. n.575 del 03/05/2013 la Giunta regionale ha fornito e confermato gli indirizzi applicativi in materia di valutazione d'impatto ambientale e di coordinamento tra le proprie disposizioni e le normative nazionali emanate successivamente, confermando la suddetta competenza provinciale anche con riferimento alla tipologia degli interventi, come individuati negli allegati III e IV alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006;

Rilevato che nella documentazione trasmessa la ditta ha chiesto l'attivazione della procedura di verifica di cui all'art. 20 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. della quale, secondo quanto disposto dalla legge n. 116 del 11/08/2014 di conversione del D.L. n. 91 del 24/06/2014, è stato dato Avviso di avvenuto deposito degli elaborati sul sito della Provincia di Vicenza in data 02/10/2014;

Considerato che il citato art. 20 prevede che l'autorità competente, verificato che il progetto non abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente, dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni, ovvero, se il progetto ha possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente, applica le disposizioni degli articoli da 21 a 28 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Dato atto che la Commissione Provinciale VIA, nella seduta del giorno 05/11/2014, ha disposto l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale con le prescrizioni contenute nel parere allegato al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale;

Ritenuto di far proprie le citate prescrizioni al fine di mitigare gli impatti ambientali e monitorare nel tempo la situazione aziendale;

Dato atto che non è oggetto della presente procedura la verifica della conformità urbanistica/edilizia dell'intervento;

Preso atto che l'intervento in oggetto, ha altresì considerato la Valutazione d'Incidenza Ambientale, in quanto l'area di intervento si colloca all'interno di un sito della rete Natura 2000, ed ha accertato la rispondenza ai requisiti previsti dalle norme di settore;

Vista l'istruttoria della Commissione VIA conservata agli atti;

Viste le norme di procedura di VIA di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Visto che il presente provvedimento viene emanato nel rispetto della tempistica prevista dal succitato D.Lgs. 152/2006 e dal Regolamento sui procedimenti amministrativi di competenza della Provincia di Vicenza (Deliberazione di Consiglio n. 37/2013) che è di giorni 80 ID PROC 259);

Vista la Legge Regionale n. 10/1999 "Disciplina dei contenuti e delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale" e s.m.i. e la successiva D.G.R.V. n.575 del 03/05/2013 "Adeguamento alla sopravvenuta normativa nazionale e regionale delle disposizioni applicative concernenti le procedure di valutazione di impatto ambientale di cui alla Dgr n.1539 del 27 settembre 2011 e sua contestuale revoca";

Visti gli artt. 151 comma 4 e 107 del D.Lgs. n. 267/2000;

DETERMINA

1. che il progetto della società ROANA 2000 VERENA S.R.L. con sede legale in Località Verenetta – Mezzaselva in comune di Roana, relativa al progetto di costruzione di una nuova seggiovia esposto ad ammortamento automatico "Rifugio Verenetta – Monte Verena", in Comune di Roana, è **escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale** di cui al D.Lgs. n. 152/06 e alla L.R. 10/99 e s.m.i. con le prescrizioni riportate nel parere allegato alla presente determinazione per costituirne parte integrante e sostanziale;
2. di attestare che il presente provvedimento non comporta spese, minori entrate, nè riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Provincia (ai sensi art 49 del TUEL come modificato dal DL 174/12);
3. che il Responsabile del procedimento provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento sul sito di questa Provincia e, in modo sintetico, sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto;
4. che il presente provvedimento verrà pubblicato ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 33/2013;
5. di dare atto che al presente provvedimento sarà data esecuzione ad avvenuta pubblicazione all'albo pretorio on line;

6. di trasmettere il presente provvedimento alla società Roana 2000 Verena s.r.l., al Comune di Roana, all'ARPAV, all'Ulss n. 3, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, al Servizio forestale Regionale, Alla Reggenza dei Sette Comuni, allo sportello Unico del comune di Roana, al Settore Trasporti della Provincia;

INFORMA

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso avanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto, nel termine di 60 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione del presente atto, ovvero in alternativa ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione del presente atto.

Rimangono in capo alle autorità competenti il rilascio di eventuali ulteriori pareri, nulla osta, autorizzazioni e assensi comunque denominati, necessari per l'attuazione dell'intervento.

Vicenza, 19/11/2014

**Sottoscritta dal Dirigente
(FERRETTI MARIA PIA)
con firma digitale**

Responsabile del Procedimento: Baldisseri Andrea



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

DETERMINAZIONE N° 902 DEL 19/11/2014

**OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 20, D.LGS. N. 152/2006 E S.M.E I. -
SEGGIOVIA ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO “RIFUGIO
VERENETTA - MONTE VERENA” (1656,50 M – 2005,70 M).
DITTA: ROANA 2000 VERENA S.R.L. LOCALIZZAZIONE INTERVENTO RIFUGIO
VERENETTA MONTE VERENA” (1656,50 M – 2005,70 M).-COMUNE DI ROANA**

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente determinazione è pubblicata all'albo pretorio di questa
Provincia per 15 giorni dal 20/11/2014.

Vicenza, 20/11/2014

**Sottoscritto dall'addetto alla pubblicazione
(PADOVAN ALESSANDRA)
con firma digitale**



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

SOCIETÀ ROANA 2000 VERENA S.R.L.

PARERE N. 10/2014

Oggetto: Domanda di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 152/06.

Progetto di costruzione di una nuova seggiovia esposto ad ammortamento automatico "Rifugio Verenetta – Monte Verena".

PROPONENTE:	SOCIETÀ ROANA 2000 VERENA S.R.L.
SEDE LEGALE:	Località Verenetta – Mezzaselva - 36010 Roana - VI
SEDE INTERVENTO:	Località Verenetta – Monte Verena
TIPOLOGIA ATTIVITÀ:	Impianti meccanici di risalita
MOTIVAZIONE V.I.A:	Piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonché impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1800 persone (Punto 7 – Lettera c) - Allegato IV - Parte II - D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.)
COMUNE INTERESSATO:	Roana
DATA DOMANDA:	29 settembre 2014
DATA PUBBLICAZIONE:	02 ottobre 2014
DATA INTEGRAZIONI:	\\ \\

DOCUMENTAZIONE TECNICA PRESENTATA:

PROGETTO LR 21/2008 settembre 2012

RELAZIONI

- R/01 Relazione tecnica illustrativa
- R/02 Relazione geologica e geotecnica
- R/03 Relazione forestale
- R/04 Valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/43CEE
- R/05 Relazione paesaggistica
- R/06 Progetto seggiovia esposto "Rifugio Verenetta – Monte Verena" (1.656,50 - 2005.70)
- R/06 A Relazione tecnica generale:
 - Verifica di linea
 - Piano di soccorso
 - Attraversamenti
- R/06 B Elementi costitutivi dell'impianto:
 - B1 Sostegno di linea
 - B2 Rulliere di appoggio
 - B3 Rulliere di ritenuta
 - B4 Seggiola esaposto
 - B5 Morsa
 - B6 Carrello manutenzione
 - B7 Fondazione tipo

ALLEGATI

- A/01 Allegati amministrativi
- A/02 Perizia sulla situazione valanghiva – A.R.P.A.V. – Centro Valanghe di Arabba

TAVOLE

- T/01



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Estratti cartografici	
Estratto I.G.M.I.	scala 1:25.000
Estratto PRG	scala 1:10.000
Estratto di Mappa catastale	scala 1:7.500
Estratto CTR	scala 1:5.000
T/02 Corografia generale	scala 1:2.500
T/03 Planimetria generale di progetto e documentazione fotografica	scala 1:2.500
T/04 Profilo longitudinale impianto	scala 1:1.000
T/05 Stazione tenditrice di valle e magazzino veicoli Pianta e sezioni	scala 1:100
T/06 Stazione motrice di monte Pianta, sezioni e prospetto	scala 1:100
Integrazione n.° 1 data: Maggio 2013	
R/05 INT Relazione paesaggistica integrativa	
Integrazione n.° 2 Data: Marzo 2014	
R/01 INT Integrazione relazione tecnica	
R/05 INT Integrazione relazione paesaggistica	
TP/01 Planimetrie e viste aeree Stato di fatto e stato di progetto	scala1:400
TP/02 Sezioni prospettiche Stato di fatto e progetto	scala1:200
TP/03 Simulazioni fotografiche su riprese aeree	
TP/04 Planimetria dell'area del Forte con indicazione della viabilità sciistica	scala1:400
Fascicoli allegati	
Fascicolo 1 Forte Verena /Impianto di risalita "Rif. Verenetta- Monte Verena" Rendering	
Fascicolo 2 Rifugio "Verena" - Previsioni piani volumetriche indicative	
R/07 studio preliminare ambientale	

PREMESSA

Il progetto presentato è relativo alla costruzione di una nuova seggiovia esaposto che nel tratto "Rifugio Verenetta – Monte Verena" andrà a sostituire l'attuale seggiovia a tre posti ad ammorsamento permanente situata nello stesso comprensorio sciistico e di proprietà della medesima Società. La nuova seggiovia si svilupperà sul lato destro dell'impianto attualmente presente, che verrà completamente smantellato.

Il progetto in esame consiste nella sostituzione della seggiovia doppia esistente con una più moderna seggiovia esaposto ad ammorsamento automatico. L'asse dell'impianto ricalcherà sostanzialmente quello esistente, deviando leggermente in corrispondenza del tratto iniziale della linea, in quanto l'ubicazione della stazione di valle si discosterà leggermente dalla posizione attuale, posizionandosi a fianco dell'edificio multifunzionale esistente, adibito a biglietteria/magazzino (spostamento verso est di circa 10 m); la stazione di monte, invece, arretrerà verso valle di circa 20 m.

L'intervento ricade in un'area SIC/ZPS; pertanto contestualmente alla presentazione del progetto è stata presentata anche una relazione di "screening" per la Valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/46 CEE. Viene segnalato che il progetto ha già ricevuto, nel 2014, l'assenso della Soprintendenza ai beni Architettonici e Ambientali, dopo che nel settembre 2012 era stata presentata una prima versione del progetto che, approvato in conferenza dei servizi, per tutti gli aspetti impiantistici e ambientali, non aveva però ottenuto l'assenso della Soprintendenza stessa; quest'ultima aveva sollevato delle perplessità relative al rapporto della sistemazione dell'area di monte, per la prossimità con il Forte di Monte Verena. Nella prima stesura del progetto non si era previsto lo smantellamento dell'edificio che attualmente ospita le due stazioni di monte esistenti, pensando di poterlo destinare, in una fase successiva, a struttura museale per il forte medesimo.

Sono state così presentate, in una prima fase, delle integrazioni e approfondimenti sugli aspetti paesaggistici (maggio 2013) e successivamente, dopo alcuni incontri con la Soprintendenza, con la quale si sono definiti gli interventi più idonei all'inserimento paesaggistico delle strutture di monte, si è ripresentato l'intero progetto (marzo 2014), comprendente, per la parte impiantistica e ambientale, i medesimi elaborati del 2012, integrati con gli approfondimenti e i rendering concordati con la Soprintendenza.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

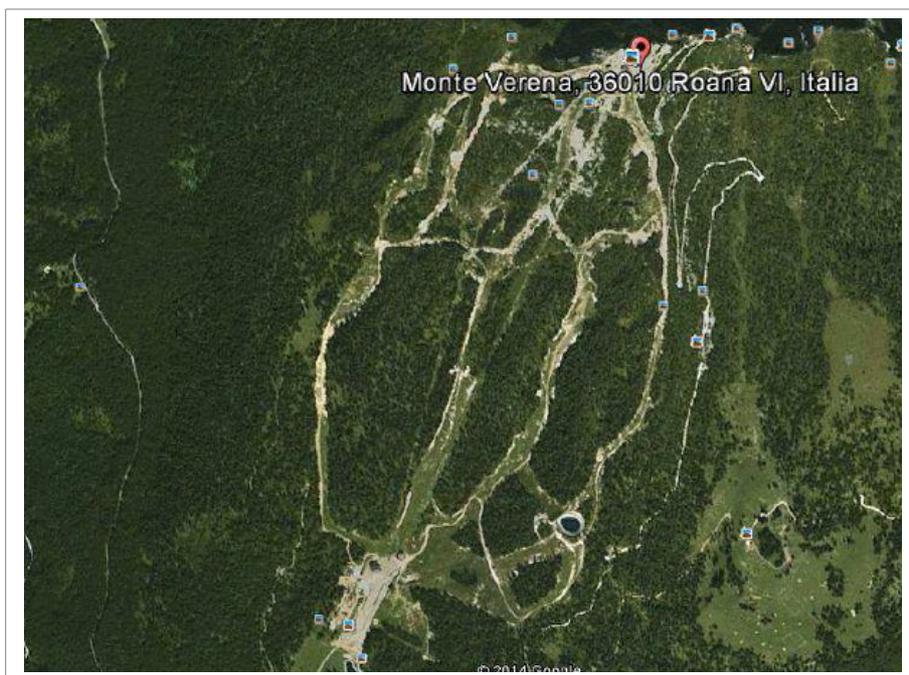
UBICAZIONE

La zona destinata alla realizzazione dell'impianto è situata all'interno dell'area sciabile del Monte Verena (Altopiano dei Sette Comuni), precisamente nel settore centrale del comprensorio; la linea di progetto attraversa pressoché interamente il versante sud del monte Verena, sviluppandosi con asse circa NNE-SSW dalla quota di 1656 m s.l.m., situata in prossimità del Rifugio Verenetta, sino al margine inferiore della cima, posto alla quota di 2005 m s.l.m.

L'area di intervento ricade totalmente all'interno Comune di Roana, in Provincia di Vicenza.

L'impianto è situato sulla vetta del Monte Verena, dove il sistema impiantistico/ ricettivo interferisce con la testimonianza storica della Grande Guerra; gli edifici interessati dal progetto sono:

- l'edificio esistente della stazione di monte, funzionale alle due seggiovie biposto attualmente in essere;
- il Forte Verena, comprensivo di due unità architettoniche distinte ma prossime, ovvero la caserma comando e il blocco batterie;
- Il Rifugio Verena.



Ortofoto del sito

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE

Lo Studio Preliminare Ambientale affronta le problematiche proprie del Quadro di riferimento programmatico, nei capitoli 2.2 e 2.3.

Nel capitolo 2.2 descrive i Vincoli presenti sull'area, che possono essere ricondotti a:

- vincolo idrogeologico (RDL 30/12/23 n. 3267)
- al vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004)
- "area di notevole interesse pubblico" con provvedimento regionale 27/11/86 n.336
- zona SIC/ZPS IT 3220036 denominata "Altopiano dei sette comuni" all'interno della Rete Natura 2000.

Nel capitolo 2.3 affronta il problema della coerenza del progetto presentato con gli obiettivi della pianificazione territoriale, in particolare si afferma che:



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

- nella relazione paesaggistica (R05 settembre 2012 – capitolo 3 – Quadro di riferimento programmatico) sono individuati tra gli strumenti programmatici, il Piano Territoriale Regionale di Coordinamento della regione Veneto, il Piano d'Area dei Sette Comuni, dei Costi e delle Colline Pedemontane Vicentine, il Piano Neve delle Regione Veneto e il Piano Regolatore Generale del Comune di Roana;
- dalla prima stesura del progetto, alcuni strumenti urbanistici sono stati aggiornati: dal 13/08/2013 il PRG non è più in vigore e, con Deliberazione di Giunta Regionale n.217/2013 è stato approvato il nuovo Piano Regionale Neve;
- in questa sede si valuta pertanto la coerenza con il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Roana ... e con il Piano Neve e con riferimento al Piano Neve, si allega (cfr. Figura 2.2) la scheda relativa al comprensorio del Verena (p.48 - allegato B – relazione sci alpino);
- la sostituzione della doppia seggiovia biposto con un nuovo impianto esaposto è in linea con l'auspicato ammodernamento degli impianti esistenti e, pertanto, l'intervento in progetto è coerente con gli obiettivi del piano;
- in relazione al Piano di Assetto del territorio, la Tavola n.4 (cfre delle Trasformabilità, individua l'area sciabile, all'interno della quale ricade l'intervento in progetto;
- con riferimento agli obiettivi del piano, gli interventi in progetto sono coerenti anche con il PAT; le prescrizioni e i vincoli elencati sono completamente ottemperati nelle previsioni di progetto (cfr. interventi di mitigazione pag. 18 – R04 – Valutazione di incidenza ; Considerazioni conclusive pag. 13 e 14 – R02 – Relazione geologica e geotecnica; pag 11-15 - R03 – relazione forestale;
- appare evidente come il progetto in esame si inserisca correttamente nell'ottica di ammodernamento degli impianti di risalita.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino possibili impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

DESCRIZIONE DEL PROGETTO E CARATTERISTICHE STRUTTURALI DELL'IMPIANTO

Il progetto prevede che l'area di valle mantenga sostanzialmente la stessa fisionomia, in quanto l'edificio multifunzionale prima citato sarà riutilizzato e adattato alla funzione di magazzino per le seggiole esaposto, direttamente connesso all'adiacente nuova stazione di valle, collocata sul lato est dello stesso in posizione ribassata rispetto all'attuale piano campagna.

I movimenti terra previsti sono volti all'inserimento della stazione e dei primi due sostegni di ritenuta all'interno del pianoro di valle e alla creazione dello spazio necessario per il rispetto del franco di sicurezza minimo. Ne deriva il parziale riempimento dell'attuale depressione sottostante alla seggiovia doppia esistente e la creazione di un corridoio ribassato al di sotto della nuova linea.

La linea si articolerà su 12 piloni, al posto dei 20 che attualmente compongono la linea stessa. La diminuzione del numero di piloni e l'adozione di seggiole a 6 posti al posto delle doppie seggiole a 2 posti attualmente in essere diminuirà certamente l'impatto visivo dell'impianto.

Relativamente all'area della stazione di monte, invece, si prevede il rimodellamento del dosso su cui poggia attualmente il sostegno 20 dell'impianto doppio e l'alloggiamento del manufatto della stazione motrice; il rilevato antropico, pertanto, sarà parzialmente rimosso e raccordato con la morfologia circostante.

La linea dell'impianto, nel suo tratto centro-terminale sfrutterà il taglio arboreo realizzato per la creazione della seggiovia doppia, adeguandone la larghezza, ove necessario, in modo da garantire i franchi imposti dalle norme per la sicurezza. Il tratto iniziale dell'impianto, invece, si discosterà leggermente dall'asse originario, rendendo necessario l'abbattimento di una fascia arborea adiacente ai sostegni.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

La realizzazione dell'impianto sarà corredata dall'inserimento di due cabine di controllo, posizionate in adiacenza alla stazione di monte e valle

Il cuore del progetto sta nei lavori di demolizione dell'impianto esistente e nei cambiamenti di alcune sue caratteristiche. In termini di movimenti terra, tali cambiamenti si concentreranno nell'intorno delle due stazioni dell'impianto; relativamente all'area della stazione di monte, l'inserimento della struttura in corrispondenza dell'esistente rilevato artificiale comporterà lo sterro di circa 4100 m³, necessari per la riduzione del dosso e altrettanti 4100 m³ circa per l'armonizzazione dell'area di imbarco/sbarco con la morfologia circostante. Presso la stazione di valle, invece, si prevedono circa 1350 m³ di sterro e altrettanti in rilevato. L'entità dei movimenti terra in corrispondenza della stazione di valle è connessa, anche in questo caso, al raggiungimento della quota del piano di posa della fondazione, previsto a -3,6 m dal piano campagna attuale.

Il volume del fabbricato di monte esistente, pari a 2.000 mc, in parte seminterrato, sarà completamente demolito per la parte fuori terra, mantenendo una piccola porzione di volume in c.a. interrata per alloggiare alcuni servizi, attualmente situati nella parte privata del Forte e/o all'interno della stessa stazione di monte esistente. Il volume residuo dell'interrato è di circa 500 mc.

Tutto il materiale di risulta dalla demolizione dovrà essere recuperato, eventualmente riciclato e smaltito a norma di legge per le rispettive diverse componenti (copertura, pannellature, parti in acciaio strutturali dell'impianto a fune, strutture in c.a. oggetto di demolizione ecc.). In particolare le strutture impiantistiche delle due seggiovie biposto potranno essere recuperate e prevedere un "riposizionamento", in altri siti e dopo adeguati interventi di riqualificazione, dei due impianti a fune non ancora giunti a fine della vita tecnica.

Il progetto di demolizione prevede contestualmente la rimodellazione del versante necessaria, da un lato, per nascondere l'interrato e, dall'altro lato, per conformare il più possibile il versante alla originale morfologia dei luoghi. Per questa parte di intervento si prevede di mobilizzare in sterro circa 240 mc di terreno e in rilevato circa 600 mc, che vanno ad aggiungersi ai volumi (1.350 mc a valle e 4.100 mc a monte) già computati per la realizzazione dell'impianto a fune.

Tutte le superfici ricomposte verranno infine rinverdite (in totale 550 mq aggiuntivi).

Relativamente alla viabilità di accesso ai sostegni di progetto e ai sostegni da smantellare, si utilizzerà, dove esistente, la precedente viabilità di cantiere e la viabilità in essere del comprensorio, mentre i segmenti mancanti saranno tracciati al di sotto della linea da smantellare, dove esiste già un corridoio non alberato. In particolare, si rende necessario il ripristino di tale strada sotto la vecchia linea sino al nuovo sostegno 7, in quanto i rimanenti sostegni saranno asserviti da brevi raccordi alla viabilità ufficiale, tracciati all'interno delle aree meno vegetate; questo consentirà di ridurre al minimo l'abbattimento di specie vegetali. In ogni caso, tali piste di accesso saranno oggetto di successivo ripristino ambientale.

Lo scavo per l'interramento della rete di funzionamento dell'impianto sarà realizzato lungo l'asse del vecchio impianto, evitando nuovi scavi lungo la superficie di bosco appena tagliato. Si sottolinea, infine, che tale scavo per la messa a terra del cavo di segnale sarà necessario sino al sostegno 7, in quanto, per il tratto successivo, si prevede la posa in opera di cavi aerei agganciati ai sostegni, al fine di mitigare l'impatto, per quanto temporaneo, dello scavo di linea al di sotto dell'impianto.

In conseguenza del funzionamento dei mezzi meccanici, che saranno impiegati durante il disboscamento, lo smantellamento delle seggiovie e la realizzazione del nuovo impianto, le fasi di cantiere comporteranno senza dubbio emissioni gassose e il sollevamento di polveri, concentrate essenzialmente nell'ambito della viabilità di cantiere e in corrispondenza delle stazioni di valle e di monte; molto meno rilevanti in corrispondenza dei sostegni di linea, per l'esiguità delle strutture (dimensione dei plinti di fondazione mediamente dell'ordine di 3x3 m). Il progettista non ritiene che siano particolarmente intense e che possano arrecare danno all'ecosistema in ragione anche della loro transitorietà legata alle sole fasi di cantiere. La durata complessiva di apertura del cantiere viene quantificata in 6-7 mesi (da fine aprile a metà novembre). Il progetto pare andare a mitigare in modo considerevole l'impatto procurato dall'impianto già esistente; diminuisce il numero di piloni, il numero di seggiole, la larghezza dell'impianto, a parità di persone trasportate. Importante la di-



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nievo, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

minuzione dell'impatto della stazione di monte, che viene ad essere più distanziata dalle rovine storiche del Forte di quanto non lo sia oggi.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento e dal suo esercizio; si ritiene tuttavia, in via generale, di prevedere alcune prescrizioni per minimizzare gli impatti durante la fase di cantiere.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

COMPONENTI AMBIENTALI ANALIZZATE NELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

CARATTERIZZAZIONE DELL'ARIA E DEL CLIMA

Le emissioni gassose saranno conseguenti al funzionamento dei mezzi meccanici che saranno utilizzati durante il disboscamento e la preparazione della seggiovia.

Per tale motivo si ritiene non sussistano impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBIENTE IDRICO

La tipologia dell'intervento non prevede la produzione di scarichi idrici, né, in generale, interferenze con l'ambiente idrico.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DEL SUOLO E DEL SOTTOSUOLO

La zona in esame, data la natura del substrato roccioso calcareo di tipo carsico, è relativamente povera d'acqua (cfr. R/02 Relazione geologica e geotecnica cap. 2.4 Aspetti idrogeologici, pag.6) anche se rientra in una zona di elevate precipitazioni, sia piovose che nevose. Considerando, pertanto, le caratteristiche del sistema ambientale e delle lavorazioni previste, la possibilità di inquinamento idrico appare trascurabile, in quanto non si prevedono sversamenti di liquidi inquinanti tali da poter giacere lungamente sul terreno o infiltrarsi all'interno del reticolo di fratture esistenti all'interno dell'ammasso roccioso; si precisa, infatti che non esiste una falda superficiale o subsuperficiale potenzialmente intaccabile, né saranno maneggiati o utilizzati materiali potenzialmente pericolosi. L'unico elemento inquinante è da ritenersi il carburante dei mezzi pesanti, che salvo incidenti impreveduti, non verrà a contatto col substrato. Opportune azioni di programmazione e verifica degli interventi esecutivi, soprattutto nella fase di cantiere e di avvio della gestione, potranno costituire il presupposto utile per minimizzare gli impatti potenziali riconducibili sostanzialmente ad eventi accidentali.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Il piano di zonizzazione acustica del Comune di Roana attribuisce all'area in esame la classe II.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

E' evidenziato nello studio che in fase di esercizio (gli impianti di risalita hanno funzionamento esclusivamente diurno 9 - 16.30) le sorgenti sonore significative sono costituite dalla stazione motrice (a monte), dalla stazione di rinvio - tenditrice (a valle) e, in corrispondenza dei sostegni di linea, dal passaggio della morsa delle seggiole sui rulli di ciascuna rulliera (sui due rami salita e discesa).

Dal confronto tra la situazione attuale e quella prevista appare evidente, secondo gli estensori dello studio, che l'intervento di sostituzione in progetto comporterà un'attenuazione dell'impatto acustico, legato alla sostanziale riduzione del numero di fonti sonore: il numero di sostegni e di conseguenza di rulliere è decisamente minore (attualmente i sostegni sono 40, mentre per il nuovo impianto sono 12 e si passa quindi da 80 rulliere a 24); inoltre, il passaggio orario complessivo, a parità di portata oraria dichiarata, diminuirà drasticamente con l'impiego di seggiole esaposte che, oltretutto, più pesanti e più stabili, vibrano meno delle biposte, anche in viaggio nel ramo in discesa (seggiole vuote).

Misure di rumore eseguite su impianto analogo realizzato dal medesimo costruttore (Relazione tecnica di valutazione dei livelli di pressione sonora dell'impianto CD6 Rossalm/Plose - comprensorio sciistico di Bressanone – BZ – fonte Leitner S.p.A. - redatta dalla Pro.Tecno s.r.l.) hanno evidenziato livelli di pressione sonora pari a circa 48 - 50 dB(A) ad una distanza di 50 m dalle stazioni e inferiori a 50 dB(A) entro un raggio di 23 m dal centro del sostegno di linea, che si riduce a 7,5 m di distanza nel caso degli appoggi.

Lo studio previsionale evidenzia che non vi sono ricettori prossimi all'impianto, ad esclusione degli alberghi/rifugi a monte e a valle.

Può risultare impattante la rumorosità in fase di cantiere, la cui durata prevista è di 6 - 7 mesi complessivi, necessari alla demolizione e smaltimento dell'impianto di risalita esistente e realizzazione del nuovo. Le fasi dichiarate come più rumorose sono costituite dalle demolizioni dell'impianto esistente (con impiego di demolitore), dalle opere di disboscamento e dagli scavi per la modellazione del piano di posa delle fondazioni dei sostegni e delle stazioni (con impiego di escavatore, per circa 15 giorni complessivi). E' altresì previsto l'utilizzo di un elicottero per la posa di alcuni parti di pilone, limitato al montaggio parziale della linea, per una durata complessiva di circa 2 ore; l'utilizzo di tale sorgente viene descritto come particolarmente vantaggioso in termini di disturbo, poiché si stima che per il montaggio di ciascun sostegno l'elicottero compia da due a tre viaggi con un tempo di rotazione di 2 minuti, a fronte del trasporto su camion che comporterebbe mediamente 4-5 viaggi per sostegno, della durata di circa 30 minuti ciascuno.

Va detto che le analisi condotte non tengono conto del traffico indotto nella fase di esercizio; è verosimilmente ipotizzato che non vi siano variazioni rispetto allo stato di fatto.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento. La fase di cantiere dovrà comunque essere sottoposta al vaglio dell'Amministrazione Comunale per eventuali autorizzazioni in deroga ai limiti di rumore con riferimento a specifiche fasi quali scavi e demolizioni nonché utilizzo dell'elicottero.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nievo, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO DA AGENTI FISICI

La tipologia dell'intervento non prevede la generazione e la gestione di impatti derivanti da agenti fisici e da radiazioni ionizzanti o non ionizzanti.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO

Con riferimento agli aspetti paesaggistici, si ribadisce che il progetto in esame ha già ottenuto l'assenso della Soprintendenza ai beni Architettonici e Ambientali. Tale assenso è giunto a seguito di alcuni incontri preliminari con la Soprintendenza, dove sono stati definiti i criteri per il migliore inserimento delle strutture in progetto, con particolare riferimento alla presenza del Forte di Monte Verena

E' stata fornita un'integrazione tecnica e paesistica a marzo 2014 che integra e approfondisce i contenuti della relazione tecnica integrativa e della relazione paesaggistica di progetto, sulla base di quanto emerso e concordato presso gli uffici della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza.

Lo studio si concentra su alcuni punti nodali del sistema, analizzando nel dettaglio quanto concerne l'area di monte del comprensorio, dove il sistema impiantistico - ricettivo interferisce con la testimonianza storica della Grande Guerra, ovvero:

- l'edificio esistente della stazione di monte, funzionale alle due seggiovie biposto attualmente in essere;
- il Forte Verena, comprensivo di due unità architettoniche distinte ma prossime, ovvero la caserma - comando e il blocco batterie;
- il Rifugio Verena.

Il progetto prevede:

- la rimozione (per tutta la parte fuori terra) dell'attuale stazione di monte di arrivo delle due seggiovie biposto, con risagomatura del versante e conseguente e parziale recupero di una porzione del volume interrato per l'inserimento di strutture tecniche accessorie al funzionamento dell'impianto,
- la rimozione e il riordino funzionale di volumi ed attrezzature esterne minori, la rimozione di macchinari (gruppi elettrogeni, cisterne gasolio, cisterne per l'acqua ecc.) attualmente allocati all'interno del forte (nella porzione attualmente di proprietà della Società Roana 2000 Verena S.r.l.) anche mediante l'utilizzo del volume interrato, sottostante la stazione di progetto, per l'alloggiamento parziale degli stessi;
- la rivisitazione del colore della stele e la modifica delle finiture tipologiche della cabina sottostante e delle superfici a vista delle parti interrate sotto la stazione stessa;
- l'ammmodernamento ed ampliamento volumetrico del Rifugio Verena non è oggetto del progetto che riguarda solo la sostituzione delle due obsolete seggiovie biposto esistenti con una nuova seggiovia esaposto da ammorsamento automatico; il fabbricato del Rifugio è stato oggetto di uno studio architettonico preliminare comprensivo dell'analisi tipologica del manufatto e dei possibili interventi funzionali al miglioramento delle connotazioni estetiche dello stesso, per permettere un migliore inquadramento progettuale complessivo.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento, tuttavia, vista la presenza di aspetti di criticità, si proporrà una specifica raccomandazione in tema di mitigazione, che si ritiene utili e necessaria per una corretta gestione della problematica emersa.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

In relazione alla tipologia di intervento (sostituzione della seggiovia doppia esistente con una moderna seggiovia esaposto ad ammortamento automatico) non viene presentata una specifica analisi del traffico; si ritiene fondata l'ipotesi di non considerare alcuna modifica alla viabilità esistente e pertanto non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI, FLORA, FAUNA

In relazione all'utilizzo delle risorse naturali, il progetto di sostituzione in esame, complessivamente non occupa nuovo suolo, ne restituisce anzi una piccola parte alla sua naturalità.

Come indicato nella Valutazione di incidenza ai sensi della direttiva 92/43CEE (screening) la sostituzione della seggiovia in esame, comporterà la perdita di Habitat Natura 2000 (9410 - Foreste acidofile montane e alpine di Picea (*Vaccinio-Piceetea*) e 9420 - Foreste alpine di *Larix decidua* e/o *Pinus cembra*) a favore di aree prative potenzialmente 6170/4060.

La superficie ridotta di pecceta e lariceto che verrà eliminata è pari a 0.43 ha e interessa il margine dell'attuale bosco, pertanto non crea frammentazione dell'habitat, ma solo una ridefinizione del margine boscato.

Non si considera tale riduzione significativa in termini di alterazione dell'habitat in oggetto.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento;

Nella fase di cantiere si ravvisano aspetti di criticità, non superiori però a quelle del normale periodo di utilizzo degli impianti stessi da parte degli sciatori.

CARATTERIZZAZIONE DEGLI IMPATTI SULLA SALUTE DEI LAVORATORI E DELLE PERSONE

La tipologia dell'intervento non prevede la generazione di impatti sulla salute dei lavoratori e delle persone.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

VALUTAZIONE FINALE D'IMPATTO

CONCLUSIONI

Il progetto in esame di per se arreca certamente un impatto considerevole, se l'ambiente in cui si pone fosse allo stato naturale, poiché però esso va a sostituire un impianto già presente, doppio, con elevato numero di seggiole biposto alloggiate su una fune sostenuta da 20 porte metalliche, sostituendo il tutto con 12 piloni sostenenti seggiole esaposto alquanto distanziate allora l'impatto non può che essere più leggero.

La valutazione è stata comunque estesa alla documentazione relativa alla V.Inc.A. ed è compresa nel presente parere.

Considerando anche l'allontanamento della stazione di monte dal manufatto storico Forte Verena l'impianto del progetto può essere visto in luce positiva.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Tutto ciò premesso si esprime

PARERE FAVOREVOLE

alla esclusione dalla procedura di V.I.A. con le prescrizioni di seguito citate.

In fase di cantiere:

- 1. La gestione delle terre e rocce da scavo prodotte durante la realizzazione del parcheggio dovrà essere effettuata secondo quanto previsto dalla vigente normativa.*
- 2. I rifiuti prodotti dalle opere di demolizione dovranno essere preliminarmente caratterizzati e verranno gestiti come da normativa del settore rifiuti.*
- 3. Gli automezzi di cantiere dovranno essere conformi alle più recenti norme di omologazione definite dalle direttive europee, e il livello di manutenzione dovrà essere garantito per tutta la durata del cantiere - i mezzi di cantiere dovranno arrecare la minor interferenza possibile con la viabilità ordinaria (evitare ore di punta) e per il contenimento delle polveri, effettuare in uscita dal cantiere la pulizia delle ruote con getti d'acqua o sistemi alternativi di pari efficacia. Dovrà essere garantita la pulizia delle strade pubbliche utilizzate in caso di fortuito imbrattamento.*
- 4. Al fine di limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere dovranno essere predisposti i seguenti accorgimenti: eseguire le riparazioni ed i rifornimenti ai mezzi meccanici su area attrezzata e impermeabilizzata; controllare periodicamente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi.*

A regime:

- 5. sia effettuato un costante monitoraggio della vegetazione con frequenza almeno annuale e vengano redatti delle relazioni allo scopo. Si dovrà prevedere di sostituire tutte quelle piante che non hanno attecchito o che risultino malate.*

Si ritiene inoltre di adottare le seguenti raccomandazioni:

- compatibilmente con la eventuale necessità di essere visibili, si raccomanda una colorazione delle strutture in armonia con l'ambiente circostante;*
- nel caso di ritrovamenti occasionali di rifiuti o serbatoi interrati contenenti idrocarburi (o altre sostanze chimiche) e nel caso di trasformatori elettrici se esistenti e si mettano in atto tutti i presidi ambientali atti a scongiurare ogni possibile contaminazione del suolo e dell'immediato sottosuolo*
- preliminarmente all'avvio dei lavori la ditta dovrà relazionarsi con l'Amministrazione Comunale per eventuali autorizzazioni in deroga ai limiti di rumore con riferimento a specifiche fasi quali scavi e demolizioni nonché utilizzo dell'elicottero.*

Vicenza, 05 novembre 2014

F.to Il Segretario

dott.ssa Silvia Chierchia

F.to Il Presidente

Ing.Ferretti Maria Pia