



PROVINCIA DI VICENZA

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

DETERMINAZIONE N° 249 DEL 04/05/2015

Servizio VIA VINCA

OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 20, D.LGS. N. 152/2006 E S.M.E I. - INTERVENTI DI AMMODERNAMENTO E COMPLETAMENTO DEI COMPENSORI SCIISTICI DELL'ALTOPIANO DI ASIAGO – COMPENSORIO MELETTE 2000 - PROPONENTI: COMUNI DI ASIAGO, GALLIO E ROANA - LOCALIZZAZIONE INTERVENTO: COMUNE DI GALLIO E FOZA, COMPENSORIO SCIISTICO MELETTE 2000, SUB DEMANIO SCIABILE A12.1 MELETTE DEFINITO DAL PIANO REGIONALE NEVE

IL DIRIGENTE

Vista la documentazione presentata in data 15 gennaio 2015 (prot. n. 2613) integrata in data 19 gennaio 2015 (prot. n. 4262 del 22 gennaio 2015) e 21 gennaio 2015 (prot. n. 4273 del 22 gennaio 2015). da parte dei Comuni proponenti Asiago, Gallio e Roana, relativa al progetto di un “*Interventi di ammodernamento e completamento dei comprensori sciistici dell'Altopiano di Asiago – Compensorio Melette 2000*”, nel sito di Compensorio sciistico Melette 2000, sub demanio sciabile A12.1 Melette definito dal Piano Regionale Neve, in Comune di Gallio e Foza;

Dato atto che il progetto proposto rientra nella tipologia progettuale indicata al punto 7. progetti di infrastrutture, lettera c) “*piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonche' 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 della parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;

Tenuto conto che la verifica per tali impianti sciistici 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. ed è stata effettuata la pubblicazione sul sito web della Provincia in data 29 gennaio 2015;

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 29/04/2015, 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 e raccomandazioni 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 e tenuto conto che rimangono in capo alle autorità competenti il rilascio di eventuali pareri, nulla osta, autorizzazioni e assensi comunque denominati necessari per l'autorizzazione dell'intervento;

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;

Vista la Deliberazione del Consiglio Provinciale n.10 del 19/02/2015, con la quale è stato approvato il Bilancio di Previsione 2015 e Pluriennale 2015-2017;

Visto il Decreto Presidenziale n. 33 del 17/03/2015 con il quale è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione anno 2015;

Visto il Decreto presidenziale n. 6 del 19/01/2015 con cui è stato approvato il P.E.G. Provvisorio 2015 con assegnazione delle risorse finanziarie nei limiti previsti dall'art. 163 c. 2 del D.Lgs. 267/2000;

DETERMINA

1. che il progetto dei Comuni di Asiago, Gallio e Roana., relativo all'*Interventi di ammodernamento e completamento dei comprensori sciistici dell'Altopiano di Asiago – Comprensorio Melette 2000* situato in comune di Gallio e Foza, Comprensorio sciistico Melette 2000, sub demanio sciabile A12.1 Melette definito dal Piano Regionale Neve., 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 ai Comuni di Asiago, Gallio, Roana, Foza ed Enego, all'ARPAV, al Servizio Forestale Regionale, al Ministero per i beni e le attività culturali delle Province di Verona, Vicenza e Rovigo, all'ULSS n.3 ed al Settore Ambiente 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, 04/05/2015

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

Responsabile del Procedimento: Andrea BALDISSERI



PROVINCIA DI VICENZA

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

DETERMINAZIONE N° 249 DEL 04/05/2015

OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 20, D.LGS. N. 152/2006 E S.M.E I. - INTERVENTI DI AMMODERNAMENTO E COMPLETAMENTO DEI COMPENSORI SCIISTICI DELL'ALTOPIANO DI ASIAGO – COMPENSORIO MELETTE 2000 - PROPONENTI: COMUNI DI ASIAGO, GALLIO E ROANA - LOCALIZZAZIONE INTERVENTO: COMUNE DI GALLIO E FOZA, COMPENSORIO SCIISTICO MELETTE 2000, SUB DEMANIO SCIABILE A12.1 MELETTE DEFINITO DAL PIANO REGIONALE NEVE

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente determinazione è pubblicata all'albo pretorio di questa Provincia per 15 giorni dal 05/05/2015.

Vicenza, 05/05/2015

**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 - Nievo, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

COMUNI DI ASIAGO, GALLIO E ROANA COMPENSORIO MELETTE 2000

PARERE N. 10/2015

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

Progetto: interventi di ammodernamento e completamento dei comprensori sciistici dell'Altopiano di Asiago – Compensorio Melette 2000.

Localizzazione - Comune di Gallio.

PROPONENTE:	Comuni di Asiago, Gallio e Roana
SEDE LEGALE:	c/o Comune di Asiago
SEDE INTERVENTO:	Comuni di Gallio e Foza – Località Melette – sub demanio sciabile A12.1
TIPOLOGIA ATTIVITÀ:	Compensorio sciistico
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.)
COMUNI INTERESSATI:	Asiago - Enego.
DATA DOMANDA:	21 gennaio 2015
DATA PUBBLICAZIONE:	29 gennaio 2015
DATA INTEGRAZIONI:	16 aprile 2015

DOCUMENTAZIONE TECNICA PRESENTATA:

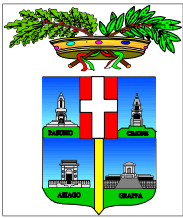
- Studio Preliminare Ambientale;
- Screening di Valutazione di Incidenza Ambientale;
- Valutazione di Impatto Acustico;
- Tavole generali e di dettaglio di impiantistica e piste.

PREMESSE E UBICAZIONE

L'intervento si colloca in Veneto, nella Provincia di Vicenza ed in particolare nel territorio comunale di Gallio. L'obiettivo del progetto è quello di ammodernare e completare il comprensorio sciistico Melette 2000 aumentando l'offerta turistica grazie al completamento delle piste e degli impianti.

Questi interventi consentirebbero di soddisfare maggiormente la domanda dei turisti che soggiornano nella zona centro-orientale della conca asiaghese ma anche dei turisti pendolari che frequentano l'area nei fine settimana.

Il progetto prevede l'ammodernamento degli impianti esistenti con investimenti nell'area di Busa Fonda, in cui sono collocate anche le strutture di servizio (cassa impianti, bar e ristorante self-service, noleggio sci, scuola sci, ecc.). In particolare, è previsto un importante intervento volto a collegare l'estrema zona occidentale dell'area nella quale si sviluppano il grande campo scuola del Monte Longara con l'area della Baita Sporting, in cui trova collocazione la struttura a servizi omonima. Quest'ultima, per dimensione degli spazi, funzionalità e posizione è universalmente nota ai frequentatori dell'Altopiano. Infatti, essa sorge in posizione ben riparata dai venti ma, grazie alla conformazione dei rilievi che la circondano, beneficia di un notevole irraggiamento solare durante tutta la giornata.



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

Per sfruttare al massimo le potenzialità dell'area ed in considerazione dei principali frequentatori, costituiti da famiglie con bambini, l'intervento si propone di creare nuovi spazi soprattutto per la pratica da parte degli sciatori meno esperti mediante:

- sostituzione della seggiovia biposto esistente con un nuovo impianto con stazione posizionata in punto defilato rispetto all'area del bar-ristorante Solaia (Nuovo impianto quadriposto ad ammorsamento permanente dei veicoli denominato "Busa Fonda – Melette di Mezzo");
- creazione dell'area del campo scuola nell'area liberata dal sedime dell'impianto esistente;
- realizzazione della nuova seggiovia di arroccamento al monte Longara con stazione motrice situata sul lato orientale della strada (Nuova seggiovia biposto ad ammorsamento permanente dei veicoli denominata "Busa Fonda – Monte Longara") in sostituzione alle sciovie Krauslava I e Krauslava II;);
- sostituzione delle sciovia "Buson" esistente, la cui vita tecnica è recentemente scaduta, con un nuova sciovia posta su una linea leggermente spostata rispetto all'attuale;
- adeguamento tecnico della pista da sci denominata "Krauslava";
- realizzazione di un breve tratto di pista di collegamento tra la pista Buson e la pista Salto degli Alpini;
- realizzazione di un nuovo bacino per l'innnevamento da 30.000 mc- realizzazione di 3 cabine di trasformazione MT/bt per garantire una idonea fornitura elettrica agli impianti e al nuovo impianto di innnevamento.

Inoltre si prevede:

- realizzazione di un ponte per l'attraversamento della strada comunale che consenta lo spostamento "sci ai piedi";
- spostamento del sedime stradale ridossando la strada esistente all'unghia del versante del Monte Longara;
- completamento della riorganizzazione dell'area a parcheggio al fine di ridurre il rischio di investimento ed al fine di migliorare l'inserimento paesaggistico, soprattutto durante il periodo estivo, delle aree di sosta.

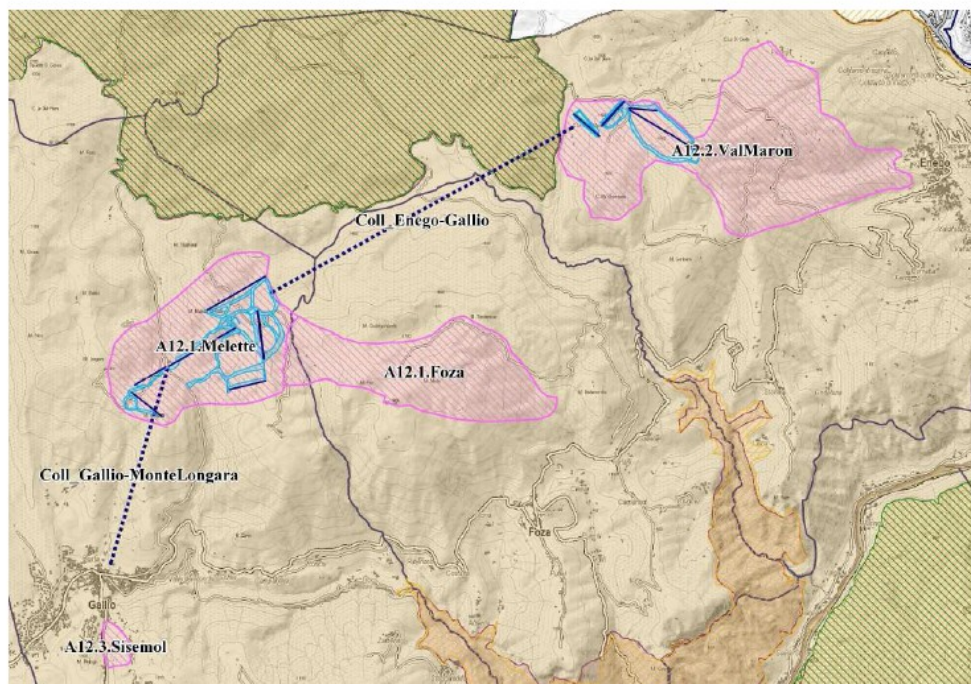


Figura 2-24. Piano Neve- Inquadramento della ski area "Melette 2000"



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

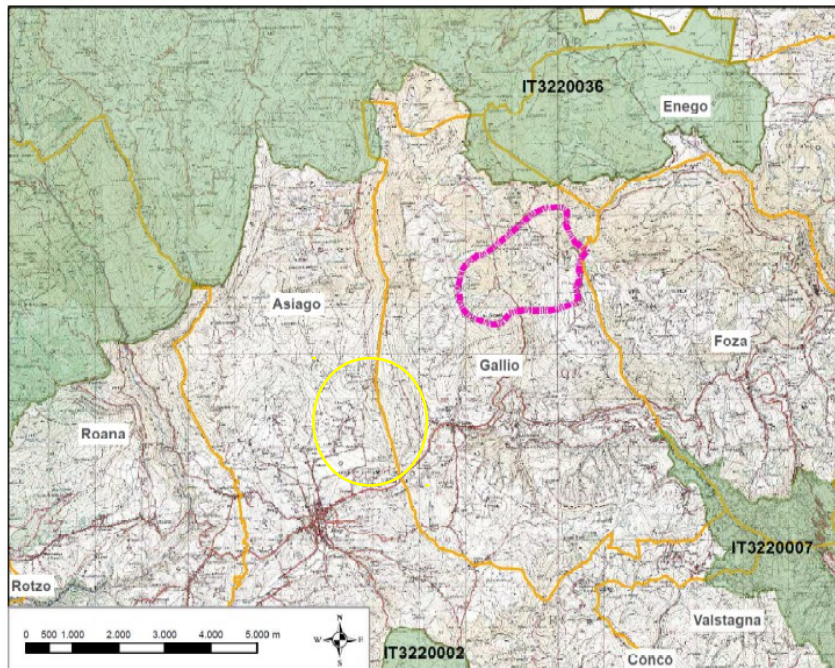


Figura 2-25. Posizionamento degli interventi rispetto ai Siti Natura 2000

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE

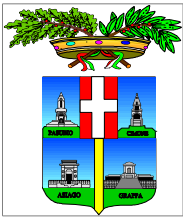
Gli strumenti di pianificazione presi in considerazione dallo studio riguardano:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza;
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);
- Piano d'area – Altopiano dei Sette Comuni, dei Costi e delle Colline pedemontane Vicentine;
- Piano Regionale Neve;
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Gallio;
- Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Gallio;
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Foza;
- Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Foza;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Enego
- Rete Natura 2000.

In relazione al presente quadro programmatico, si ritiene sia stata svolta un'adeguata analisi degli strumenti di pianificazione applicabili, individuando correttamente le eventuali/possibili criticità/problematiched ed evidenziando una generale conformità al contesto individuato. Si ritiene comunque utile evidenziare e sottolineare la necessità di un rispetto integrale delle prescrizioni previste dal Piano Neve della Regione Veneto, in fase di stesura del progetto definitivo.

VALUTAZIONE

Dall'esame del quadro programmatico non emergono particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente conseguenti all'intervento in esame.



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

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

DESCRIZIONE IN SINTESI DEGLI INTERVENTI

Impianti di risalita

Nuovo impianto quadriposto ad ammorsamento permanente dei veicoli denominato "Busa Fonda – Melette di Mezzo"

Il nuovo impianto, previsto in sostituzione dell'esistente seggiovia biposto ad ammorsamento permanente dei veicoli, rappresenta l'impianto di accesso principale alla ski area dai parcheggi esistenti in località Busa Fonda. L'impianto in progetto è del tipo quadriposto ad ammorsamento permanente dei veicoli. La nuova seggiovia avrà una portata oraria superiore all'esistente così da poter garantire un maggior afflusso di sciatori al resto della ski area.

Per migliorare l'accessibilità all'imbarco dell'impianto dai parcheggi esistenti la linea del nuovo impianto è stata ruotata in senso antiorario di circa 10°. La rotazione della linea consente inoltre di ridurre significativamente il sorvolo delle piste esistenti.

Tracciato: l'andamento altimetrico del tracciato si presenta abbastanza regolare, il che ha permesso l'impiego di un numero ridotto di sostegni con impatto ambientale contenuto; sono previsti complessivamente 14 sostegni (12 di appoggio e 2 di ritenuta) e la linea dell'impianto è generalmente di altezza contenuta in relazione alle variazioni altimetriche del profilo.

Nuova seggiovia biposto ad ammorsamento permanente dei veicoli denominata "Busa Fonda – Monte Longara"

L'impianto a fune in oggetto e la nuova pista "Krauslava" rientrano in un programma di ammodernamento e sviluppo del comprensorio finalizzato sia al recupero e alla valorizzazione di impianti e piste esistenti, sia a un graduale potenziamento del sistema sciistico per aumentarne l'appetibilità e, conseguentemente, la rendita economica complessiva.

La scelta di questa soluzione obbedisce a vari ordini di considerazioni:

- l'arroccamento sul Monte Longara incontra il favore dell'amministrazione comunale di Gallio che sta sviluppando un progetto di arroccamento diretto dal centro di Gallio quale elemento di ulteriore rilancio in chiave estivo-invernale dell'area;
- la morfologia del monte che ben si presta alla realizzazione di un impianto ad asse rettilineo;
- i tempi di percorrenza di 4,37 minuti sono in linea con i moderni standard dei più evoluti comprensori dell'arco alpino;
- l'intervento in progetto consente di ampliare il sistema di piste sul monte Longara.

Tracciato: l'andamento altimetrico del tracciato è complessivamente abbastanza regolare, il che ha comportato il posizionamento di un numero ridotto di sostegni con impatto ambientale contenuto; sono previsti complessivamente 10 sostegni (6 di appoggio, 4 di ritenuta). La linea dell'impianto è generalmente di altezza contenuta in relazione alle variazioni altimetriche del profilo; non sono previsti attraversamenti pista e sono quindi escluse interferenze tra la linea e gli sciatori.

Nuova sciovia a fune alta monoposto denominata "Buson"

La realizzazione della nuova sciovia è prevista in sostituzione di una sciovia esistente la cui vita tecnica è recentemente scaduta.

La sua realizzazione risulta obbligata per il recupero funzionale delle piste "Buson" e "Scoj Rossi" nell'ambito del recupero e del potenziamento della ski area.

Tracciato: l'andamento altimetrico del tracciato è regolare, il che ha comportato il posizionamento di un numero ridotto di sostegni con impatto ambientale contenuto; sono previsti complessivamente 8 sostegni (7 di appoggio e 1 di ritenuta).

La linea dell'impianto è generalmente di altezza contenuta in relazione alle variazioni altimetriche del profilo. Non sono previsti attraversamenti pista e, quindi, non sono presenti sovrappassi lungo la pista di risalita.



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

Piste

Pista "Krauslava"

L'area del monte Longara è attualmente servita da 2 impianti e da 2 piste che si sviluppano gli uni in successione agli altri. Le piste con grado di difficoltà medio-basso presentano una parte finale con pendenza eccessiva che rende difficoltosa la discesa da parte di sciatori meno esperti.

Il progetto prevede la sistemazione del tratto finale della pista in modo da ridurre la pendenza longitudinale e ampliare l'attuale piano sciabile per migliorare la fruizione della pista da parte di sciatori con capacità tecniche eterogenee.

La pista manterrà la partenza a quota 1.608 m s.l.m., all'arrivo della nuova seggiovia, e l'arrivo a quota 1.427 m s.l.m.; nella tratto iniziale la pista presenta condizioni idonee; nel tratto finale della pista esistente il raggiungimento degli obiettivi prefissati impone l'esecuzione di consistenti movimenti terra che permetteranno di eliminare alcuni tratti eccessivamente ripidi o pianeggianti armonizzando, in termini di difficoltà, l'intero tracciato. Al fine di ottenere un buon inserimento paesaggistico, la pista sarà realizzata, laddove possibile, tenendo in considerazione la micromorfologia del terreno con particolare riguardo alle zone di impluvio e di espluvio e massima attenzione sarà attribuita alla gestione dell'acqua di corrivazione, anche allo scopo di garantire l'assenza di fenomeni erosivi diffusi in grado, da soli, di vanificare gli interventi di ricomposizione ambientale dell'area oggetto di intervento.

Sul tratto finale della pista è prevista, inoltre, la realizzazione di un sovrappassaggio che permetterà di attraversare la strada e raggiungere il bar-ristorante e la partenza degli impianti verso il resto del comprensorio.



Figura 3-1. Tratto iniziale della pista Krauslava (vista da valle da quota 1.530)

Per quanto riguarda i movimenti terra, sono concentrati in alcuni punti ovvero, procedendo da monte verso valle:

- sterro nell'area compresa tra quota 1.490 e 1.475 m s.l.m. e tra quota 1.460 e 1.440 m s.l.m. per ridurre la pendenza dei tratti. Il materiale, nel primo caso, sarà trasportato verso monte mentre, nel secondo, verso valle per ridossare le spalle del ponte;
- riporto a monte e a valle del ponte al fine di raccordare la nuova struttura con il contorno.

Nel corso dei lavori sarà comunque valutata la possibilità di ridurre il volume di terra movimentata pur nel

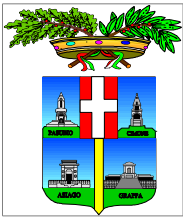
rispetto degli obiettivi progettuali. Le superfici su cui si effettueranno movimenti terra e modificazioni dell'esistente naturale sono pari a 17.858 mq. Per quanto riguarda i movimenti terra i dati sono i seguenti: sterro 12.890 mc, riporto 17.230 mc.; applicando un fattore di aumento volumetrico per lo sterro pari a 1,3 il volume di scavo diventa pari a 16.800 discostandosi di poco da quello di riporto. In ogni caso, in fase realizzativa si prevede di compensare il fabbisogno di materiale con i volumi disponibili in cantiere.

Collegamento piste Buson e Salto degli alpini

Il Collegamento delle piste Buson e Salto degli alpini è un intervento collegato alla realizzazione della sciovia Buson. L'intervento si prefigge di favorire il ritorno verso la stazione di partenza della seggiovia "Busa Fonda - Melette di Mezzo" da parte degli sciatori che utilizzano per risalire la sciovia Buson.

Nel passato, gli sciatori che utilizzavano la sciovia Buson erano costretti a percorrere un lungo tratto in falso piano per portarsi sulla pista Salto degli alpini.

L'intervento, nel suo complesso, si presenta di modesta entità, non interessa aree boscate ed i lavori di sterro saranno limitati a circa 7.500 mc. la modellazione del terreno avverrà per paleggiamento da monte verso valle al fine di creare un piano sciabile della larghezza media di 30 m.



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

Per le considerazioni tecnico-operative si rimanda a quanto riportato per la pista "Krauslava".

Opere infrastrutturali

Potenziamento impianto di innevamento

L'impianto di innevamento programmato attualmente presente in loco non soddisfa la richiesta della ski area, esso è ormai inadeguato per soddisfare le attuali esigenze del turismo invernale, in particolar modo la fruibilità di gran parte delle piste all'inizio dell'inverno anche nei casi di assenza di apporti di neve naturale nel periodo tardo autunnale. Quanto premesso porta alla decisione di considerare il rifacimento ex novo dell'intera rete di distribuzione idrica con la realizzazione di una nuova stazione di pompaggio e di un nuovo bacino di accumulo.

La superficie complessiva da innevare delle piste esistenti ammonta a circa 530.000m² (ovvero 53ha); tale valore colloca la ski area "Melette 2000" tra le ski aree di medio piccole dimensioni del panorama veneto; si ritiene realistico ipotizzare che, nel breve periodo, l'innevamento programmato possa essere garantito solo sulla porzione di demanio sciabile formato dalle piste seguenti: Meletta di mezzo, Meletta davanti, Vallon, Slapeur, Tre pali, Buson nord, Krauslava, per una superficie totale piste pari a 223.057 mq.

Le piste elencate nella precedente tabella il cui innevamento programmato consente l'apertura al pubblico degli impianti "Busa Fonda – Meletta di Mezzo", "Krauslava", "Buson", "Solaia – Meletta Davanti" e "Tre Pali.

Il fabbisogno idrico necessario ad innevare la porzione di ski area sopra individuata per garantire la base e prevenire la ricorrente assenza di neve naturale, considerando una superficie di circa 245.000m² e considerando uno spessore teorico medio di circa 30 cm, ammonta a circa 73.500m³ di neve artificiale sull'intera porzione di ski area da innevare; considerando un coefficiente neve prodotta /acqua utilizzata pari a 2, si ottiene un fabbisogno idrico totale di 36.750 m³, cui va sommato il fabbisogno per l'integrazione della neve durante l'inverno che, nelle stagioni di maggior scarsità, in base ai dati desunti dall'esperienza di altre Società, si è rilevato coincidere con un ulteriore quantitativo iniziale. Il numero massimo di innevamenti totali si può quindi considerare pari a 2 innevamenti dell'intera area per un totale di 73.500m³

Il fabbisogno giornaliero viene stimato per circa 2.450m³ e ipotizzando che le ore utili per la produzione ottimale di neve artificiale siano quelle notturne, si valuta che l'impianto di innevamento possa funzionare per 12 ore al giorno, la portata oraria necessaria sarà quindi: $2.450/12 \approx 205 \text{ m}^3/\text{h} \approx 60 \text{ l/s}$.

Tale valore rappresenta la portata istantanea d'acqua necessaria a garantire l'agibilità di tutte le piste sopra elencate paragrafo per il periodo natalizio. L'attuale la disponibilità idrica è garantita da un bacino a cielo aperto della capacità di circa 8.000 m³ posizionato immediatamente a valle della cima del Monte Meletta di Gallio. Il deficit d'acqua nel periodo di produzione di punta è pari a $36.750 - 8.000 = 28.750\text{m}^3$.

In assenza di incrementi della disponibilità idrica istantanea questo volume rappresenta il volume di accumulo minimo necessario da ottenersi mediante la realizzazione di un bacino a cielo aperto.

La successiva fase di mantenimento del manto nevoso, già identificata col periodo tra la metà dicembre e la metà del mese di febbraio, ha una durata di circa 60 giorni. In questo periodo di tempo, come già detto, risultano necessari altri 36.750 m³ d'acqua. Poiché la capacità di invaso del bacino è da intendersi esaurita alla fine della prima fase, la risorsa idrico dovrà essere necessariamente reperita attraverso ulteriori adduzioni prelevando acqua durante le ore diurne, quando non si prevede di produrre neve artificiale in quanto le piste sono aperte al pubblico.

Si rende pertanto necessaria la realizzazione di un bacino a cielo aperto della capacità di circa 30.000 m³ cosicché da portare l'esigua capacità di accumulo attuale al minimo necessario per garantire il primo innevamento di parte della ski area "Melette 2000".

Approvvigionamento idrico

Per quanto concerne la disponibilità della risorsa idrica per il riempimento estivo dei bacini vanno fatte alcune precisazioni. In base agli esiti delle verifiche eseguite in passato sul posto, anche tramite la consulenza di specialisti del settore, non si ritiene ipotizzabile l'attingimento d'acqua da sorgenti locali o da pozzi posizio-



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

nati presso la ski area a causa della particolare conformazione carsica dell' Altopiano di Asiago - Sette Comuni che determina l'assenza di circolazione idrica superficiale.

L'approvvigionamento idrico verrà in parte garantito dal recupero delle acque provenienti dallo scioglimento primaverile della neve, in misura minore dagli apporti meteorici e di ruscellamento durante i mesi estivi e da fonti di alimentazione posti nella piana di Marcesina.

La disponibilità idrica nella zona è nota da tempo: l'area infatti è stata oggetto in passato di ricerche mirate al potenziamento della risorsa, che hanno trovato massima espressione nel progetto di fattibilità di un invaso artificiale nell'anno 2001. Lo studio prese atto che la maggiore parte dell'Altopiano presenta carsismo e che l'invaso va realizzato in quota, individua come uniche zone adatte alla realizzazione di un invaso la Piana di Marcesina, la Val di Nos e l'altopiano di Vezzena.

La scelta è ricaduta sulla Piana di Marcesina per i seguenti motivi:

- la zona risulta lontana da centri abitati;
- la morfologia è caratterizzata da un altopiano che si chiude naturalmente verso la Val Gardena;
- presenza di due torrenti che confluiscono nel torrente Gardena;
- rappresenta la zona più ampia in cui sono presenti depositi fluvioglaciali;
- in località Polveriera è ipotizzabile la presenza di un lago, in epoca glaciale, originato da una morena terminale erosa negli anni.

L'area della Piana a differenza della maggior parte del territorio dell'Altopiano si caratterizza per una permeabilità dei suoli molto bassa che favorisce la corrivazione. Per quanto riguarda il bilancio idrologico esso esprime il principio di conservazione della massa e stabilisce una relazione tra i flussi relativi ad un fissato volume di controllo e la variazione della quantità d'acqua contenuta in un tale volume.

Nel caso specifico le elaborazioni sono state svolte immaginando un'area di ricarica di 12 kmq, che è l'estensione del bacino idrografico individuato dal progetto del 2001.

Linea di adduzione

Per quanto riguarda la linea di adduzione, tra il punto di presa ed il bacino artificiale si prevede la posa di una condotta di diametro idoneo (250-300 mm) della lunghezza approssimativa di m 4.000.

Il percorso ipotetico è quello che risale Pian di Ronchetto e la Valle dei Tre Pali fino a raggiungere il comprensorio nei pressi della stazione di valle della Seggiovia Ronchetto. Il tracciato ipotetico è stato individuato lungo la viabilità esistente senza coinvolgere superfici prative e/o forestali. Il dislivello stimato è di circa 150 m

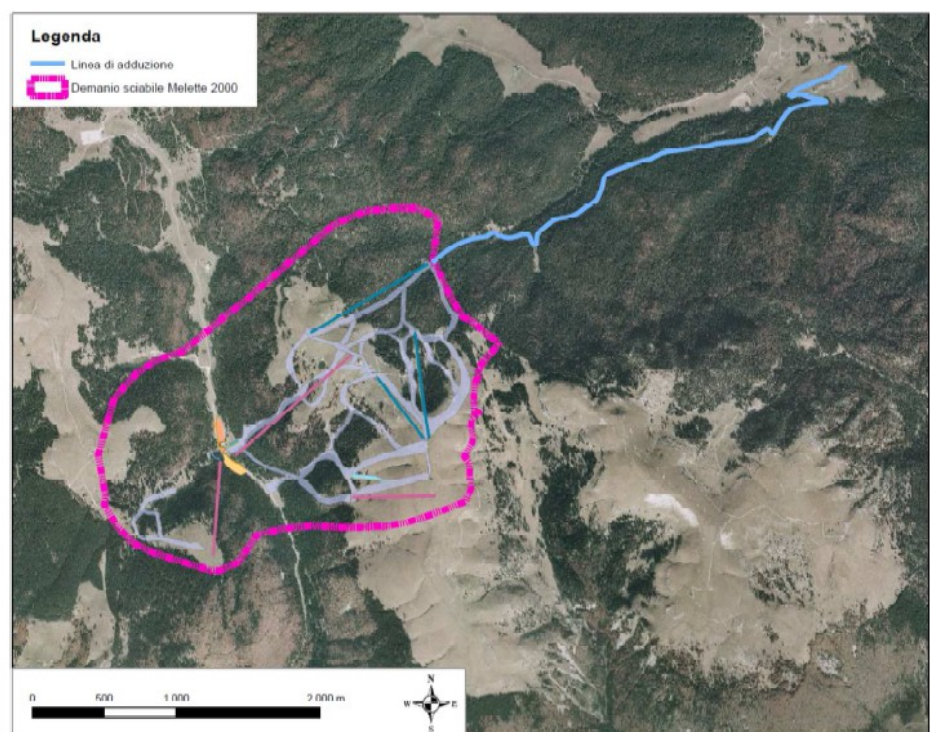


Figura 3-3. Ipotesi di tracciato lungo la viabilità esistente della linea di adduzione dal bacino di Marcesina al comprensorio sciistico Melette 2000



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

quindi di particolare favore per il contenimento dei costi legati ai consumi per superare la differenza di quota.

Bacino e stazione di pompaggio

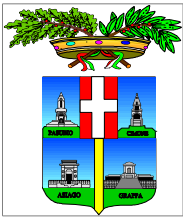
Nella scelta di un sito idoneo alla realizzazione di un bacino di accumulo a cielo aperto a servizio di un impianto di innevamento programmato devono essere analizzati i seguenti aspetti generali:

- caratteristiche morfologiche del sito di costruzione del bacino e dell'area circostante (necessità di pareggio dei volumi in scavo ed in riporto) determinanti nella valutazione del volume di invaso realizzabile;
- caratteristiche geologiche e idrologiche del sito;
- presenza sull'area di vincoli (idrogeologico, sismico, ambientali, paesaggistico o di tutela);
- proprietà del terreno e comune di appartenenza;
- vicinanza ad un idoneo canale ricettore per il convogliamento della massima portata di scarico e del troppo pieno in uscita dallo scarico di superficie;
- vicinanza a vie di accesso estive, alle piste da sci ed alla rete dell'impianto di innevamento esistenti;
- possibilità di realizzare nelle immediate vicinanze una stazione di pompaggio con annessa cabina elettrica di trasformazione MT/bt (e quindi presenza in loco di una possibile fornitura elettrica in MT).

Considerando l'orografia del territorio sul quale si sviluppa la ski area "Melette 2000", la distribuzione della viabilità estiva ed in base alla conoscenza specifica dei luoghi, il luogo ottimale per la realizzazione del bacino a cielo aperto della capacità complessiva di circa 30.000 m³ è stato individuato sul versante che da Malga Ristecco scende verso località Calcara ad una quota di circa 1550 m s.l.m.

Il bacino sarà realizzato mediante scavo fino al raggiungimento della quota di fondo ed in parte tramite innalzamento di argini in terra con sponde lato interne rivestite in teli impermeabili. Il dislivello massimo tra il coronamento delle sponde e il punto più basso dell'intersezione delle sponde con il terreno naturale sarà inferiore ai 10 metri in modo da non rientrare nel campo di applicazione del D.P.R. 1363/1959 "Regolamento per la progettazione, costruzione ed esercizio degli sbarramenti di ritenuta" noto anche come "Regolamento dighe". La quota di massimo invaso dovrà garantire la presenza di un franco netto (calcolato considerando l'effetto laminazione del bacino in caso di pioggia e l'effetto onda indotto dal vento) pari ad almeno 1 metro. Ciò comporta un franco verticale tra quota di massimo invaso e quota coronamento di circa 1,5 metri. Il massimo battente sarà garantito dalla presenza di uno sfioratore di superficie a soglia fissa, posizionato alla quota di massimo invaso. Prima della costruzione del rilevato strutturale si dovrà procedere all'asportazione del cappellaccio di terreno non idoneo alla sopportazione dei carichi di progetto. Una volta individuato il substrato idoneo verranno realizzati dei gradoni di fondazione sui cui si potrà iniziare la costruzione del rilevato strutturale. La sua costruzione avverrà per strati successivi spessi 30-50cm, utilizzando il miglior terreno disponibile in loco derivante dagli scavi preliminarmente vagliato con maglia di dimensioni massime 10cm. Ogni strato verrà compattato mediante rullo dentato fino al raggiungimento del grado di compattazione previsto nella relazione geologica e geotecnica esecutiva. Periodicamente dovranno essere eseguite prove geotecniche in sito per la valutazione della portanza, della deformabilità e della resistenza al taglio del rilevato costruito. In fase di progettazione esecutiva potranno essere date indicazioni più precise in merito. Lungo la sponda esterna del rilevato strutturale, prima del deposito del terreno di risulta dagli scavi, verrà messa in opera un geodreno di protezione con funzione di separazione tra gli strati. La larghezza del coronamento è solitamente prevista pari a 4,5 metri, valore che consentirà il mantenimento di una strada di accesso e manutenzione lungo l'intero perimetro del bacino di larghezza minima pari a 2,8metri. Sul lato interno del coronamento verrà infatti posta in opera una recinzione di protezione arretrata circa 1 metro rispetto al bordo superiore della sponda interna del bacino; tale arretramento risulta necessario per evitare interferenze tra l'impermeabilizzazione del bacino e la fondazione della recinzione stessa. Lungo la porzione verso monte del coronamento verrà inoltre posta in opera una canaletta di guardia con funzione di gestione delle acque meteoriche di ruscellamento superficiale provenienti dal versante sovrastante

Viabilità e parcheggi



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

Stato di fatto

L'area di Busa Fonda è attraversata dalla strada comunale che dal centro di Gallio porta fino all'area di Campomulo. Il sedime della strada è posto a ridosso dell'area dei servizi (biglietterie, area di imbarco impianti, bar-ristorante, scuola sci) e la separa dai parcheggi. Ciò determina il continuo attraversamento della strada e/o lo spostamento dei pedoni lungo il margine della strada medesima con notevole rischio di investimento. In proposito va ricordato che la strada è caratterizzata dal traffico generato sia dagli sciatori che si recano alla ski area "Melette 2000" sia dai turisti in transito verso l'area di Campomulo che richiama molti appassionati dello sci nordico.

Descrizione del progetto

Il progetto prevede di intervenire su 3 elementi: ·spostamento del sedime della strada ridossando la viabilità alla base del versante del Monte Longara, realizzazione di un ponte per il passaggio degli sciatori e riorganizzazione parziale del sistema dei parcheggi.

I benefici associati agli interventi su viabilità e parcheggi sono i seguenti

- riorganizzare l'area a parcheggi creando a monte del ponte in progetto un'area in adiacenza all'area servizi azzerando il rischio di investimento nell'area nord;
- concentrare l'attraversamento per i fruitori nell'area a sud in un punto con buona visibilità che dovrà essere segnalato con adeguata segnaletica orizzontale e verticale.

1. Spostamento del sedime strada comunale

L'intervento sulla viabilità prevede lo spostamento della strada comunale su un nuo-



Figura 3-8. Esempio di ponte in legno lamellare simile a quello in progetto.

vo sedime in modo da allontanare il traffico dal centro servizi. Tali interventi avrà un'incidenza economica modesta in quanto si prevede la demolizione di tratto della strada esistente (3.800 mq) e la realizzazione di un nuovo tratto di strada con superficie complessiva di 3.195 mq. Considerato che attualmente il piano su cui si svilupperà la nuova strada è utilizzato a parcheggio per la realizzazione della strada si prevede: la Scarificazione della massicciata esistente, la finitura superficiale alla fondazione stradale in misto granulare stabilizzato e la pavimentazione stradale in conglomerato bituminoso.

2. Realizzazione di un ponte in legno lamellare La riorganizzazione dell'area di Busa Fonda include la realizzazione di un ponte in legno lamellare la cui funzione è quella di consentire agli sciatori

provenienti dalla pista Krauslava di raggiungere il bar- ristorante Baita Sporting "sci ai piedi". La struttura è ubicata al piede del versante del Monte Longara in modo da ridurre l'impatto ambientale

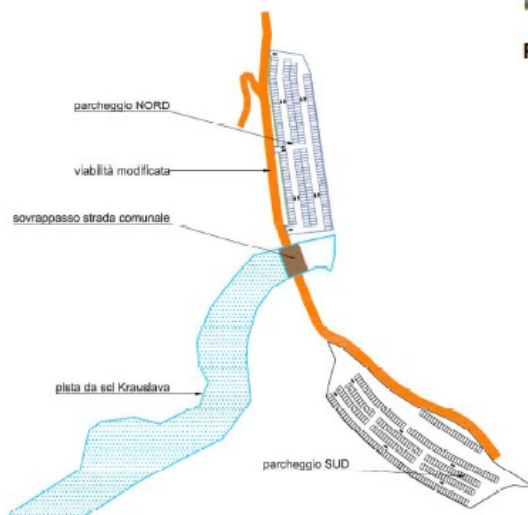


Figura 3-11. Riorganizzazione del sistema viabilità e parcheggi.



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

favorendone l'inserimento paesaggistico. Il ponte ha una lunghezza di 14.20 m ed una larghezza di 25 m. Si prevede di disporre numero 25 travi principali in legno lamellare di larice, ad interasse di 1,00 m, aventi base di 22 cm ed h pari a 100 cm. Le travi sono curvate in modo da garantire una altezza libera superiore a 5,5 m. La struttura portante avrà assoni sovrastanti, in legno di larice, spessi 6-7 cm e larghi 20 cm. Le travi principali saranno controventate lateralmente mediante traversi opportunamente distanziati. Tali traversi non hanno però la funzione di rendere completamente solida la struttura, ma solo quella di legare tra loro le travi, in modo da rendere più rigido l'insieme. Verranno adottati dei traversi in legno lamellare fissati alle travi principali tramite delle staffe di ancoraggio in acciaio zincato.

Al di sopra degli assoni si prevede la posa di una doppia guaina bituminosa dello spessore di 4+4 mm con la funzione di impedire il trafileamento di acqua ed il conseguente formarsi di ghiaccio nella zona sottostante al ponte durante i giorni con temperature inferiori a 0° C alternati a momenti di rialzo termico con possibile fusione della coltre nevosa. Per la finitura del piano di calpestio è prevista la stesa di circa 20 cm di terreno vegetale vagliato che sarà successivamente inerbato. La struttura del parapetto è costituita da montanti verticali in larice e tondini orizzontali in acciaio ed è collegata alle travi principali mediante bullonatura passante. Nel periodo invernale la struttura sarà rivestita con materasso di sicurezza in gommapiuma piano.

Per la protezione degli sciatori è prevista la posa in opera di rete di sicurezza tipo A. Dal punto di vista strutturale il ponte sarà appoggiato su due spalle dello spessore indicativo di 80 cm, rivestite in sasso faccia a vista, con rilevato di approccio con scarpate inclinate di 45°.

3. Riorganizzazione parziale del sistema dei parcheggi

L'area di Busa Fonda ha nel complesso una buona dotazione in parcheggi favorita dalla presenza di zone pianeggianti a lato della viabilità comunale esistente. Non si prevede, pertanto, l'incremento dei posti, ma una razionalizzazione delle aree di sosta.

Tali aree inizialmente utilizzate in modo non sistematico sono state oggetto a partire dal 2009 di un progetto di riorganizzazione. In tale data, infatti, la società "Melette 2000" ha avviato un progetto di riorganizzazione che ha interessato la zona posta a valle dell'area in cui sorge la Baita Sporting che si è concretizzando con la realizzazione di un parcheggio su 3 livelli per un totale di circa 248 stalli (parcheggio SUD).

Il progetto in esame prevede di completare la riorganizzazione delle aree di sosta a seguito dello spostamento della strada comunale descritta in precedenza.

Il progetto prevede che, nell'area posta immediatamente a monte della Baita Sporting, siano realizzate 4 corsie di sosta con 2 corsie di manovra per un totale di 216 stalli (parcheggio NORD).

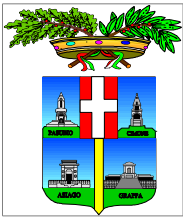
L'intervento, in sostanza, prevede di recuperare parte dell'area a parcheggio attualmente utilizzata e posta a monte della strada esistente completandolo con la superficie della medesima strada che sarà recuperata a seguito dello spostamento della viabilità. L'organizzazione della viabilità di accesso al parcheggio e di quella interna consentirà di realizzare un senso unico antiorario di percorrenza che razionalizzi il traffico in entrata e uscita. Per migliorare la sicurezza si prevede anche la realizzazione di una duna di piccole dimensioni tra il nuovo tracciato della strada comunale ed il parcheggio al fine di evitare l'entrata e l'uscita dal parcheggio al di fuori degli accessi previsti; è prevista la pavimentazione in stabilizzato compattato e rullato.

Il quadro progettuale risulta esaustivo e non sembrano emergere particolari criticità che evidenzino la presenza di impatti negativi e significativi sull'ambiente.

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



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

UFFICIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

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

COMPONENTI AMBIENTALI ANALIZZATE NELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

CARATTERIZZAZIONE DELL'ATMOSFERA E DEL CLIMA

Fase di cantiere

In termini generali la diffusione delle polveri che si propagano nell'ambiente esterno in seguito alle attività di realizzazione di opere infrastrutturali ed alla movimentazione di materiali, rappresentano un fattore perturbativo diretto a carico dell'atmosfera. Nel caso in esame, si può asserire che:

- la tipologia d'intervento non è tale da originare fenomeni accentuati di dispersione e sedimentazione di materiale particolato;
- nell'area circostante l'ambito d'intervento non sono presenti nuclei residenziali;
- la ridottissima dispersione e la sedimentazione delle polveri determina disturbi molto limitati nelle aree adiacenti a quelle d'esecuzione dei lavori;
- le aree di intervento sono circondate da estese formazioni forestali che rappresentano una barriera alla dispersione delle polveri.

Un alto impatto dell'opera in fase di cantiere sulla componente atmosfera può essere quello delle emissioni di gas inquinanti provenienti dalle macchine di cantiere. Le emissioni gassose sono tali da non avere un effetto sulla qualità dell'aria a livello locale.

Fase di esercizio

Per valutare gli effetti in fase di esercizio sulla componente atmosfera devono essere presi in considerazione i seguenti aspetti: livelli di qualità dell'aria nell'area di intervento, entità dell'affluenza di persone e quindi di mezzi motorizzati, tipologia e peculiarità dei ricettori che si trovano nell'area circostante a quella di intervento. Sulla base di tali aspetti, si può affermare, che l'impatto sull'atmosfera in corrispondenza delle aree residenziali limitrofe in fase di esercizio dovuto all'affluenza di mezzi motorizzati è praticamente trascurabile anche in considerazione della notevole distanza che li separa dall'area di intervento.

L'alterazione dei parametri qualitativi a livello locale non determina condizioni tali da influire sulle componenti biotiche ed ecosistemiche.

Per il seguente aspetto non sono pertanto attesi ulteriori impatti negativi o significativi per l'ambiente.

VALUTAZIONE

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

CARATTERIZZAZIONE DEL SUOLO E DEL SOTTOSUOLO

Fase di cantiere

Gli interventi di sistemazione del suolo in fase di cantiere hanno essenzialmente la finalità di rimodellare la superficie secondo quanto stabilito dal progetto. Il modellamento dell'area di intervento comporta modificazioni fisico chimiche e strutturali del suolo naturale perché i movimenti terra possono richiedere anche consistenti operazioni di scavo e riporto di masse terrose con conseguente eliminazione della teriofauna originaria.

Anche per il suolo, la dispersione accidentale di sostanze inquinanti può determinare il rischio di alterazione dei parametri qualitativi che tuttavia può essere controllato efficacemente con la corretta organizzazione del cantiere. Dal punto di vista dell'uso del suolo, l'intervento coinvolge prevalentemente ambiti pratici e, secondariamente, formazioni forestali di conifere.

L'eliminazione della copertura forestale non rappresenta una criticità, con riferimento agli aspetti ecosistemici, per l'esiguità delle superfici coinvolte in rapporto all'estensione delle foreste nell'area di intervento e, più in generale, nel contesto territoriale.

Il disboscamento delle superfici può avere conseguenze di ordine paesaggistico (cfr. § 5.1.6).



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

Fase di esercizio

In fase di esercizio non si rilevano effetti significativi a carico della presente matrice.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento; si raccomanda tuttavia di mettere in atto specifiche e periodiche attività di controllo atte a verificare lo stato di tenuta delle pavimentazioni esterne.

CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBIENTE IDRICO

Fase di cantiere

Le attività di movimento terra possono interferire sia in modo diretto che indiretto sulla situazione idrologica e idrogeologica di un'area sottoposta ad escavazione, causando modifiche nell'equilibrio idrodinamico esistente. L'area interessata dalla realizzazione dell'intervento, in ragione delle caratteristiche del substrato, non è attraversata da una rete idrografica superficiale vera e propria. Per evitare alterazioni del drenaggio idrico è comunque opportuno che siano mantenute le vie preferenziali di scorrimento delle acque. L'unico aspetto negativo che potrebbe verificarsi in fase di cantiere è l'aumento della torbidità dei microimpluvi a causa della dispersione di materiali durante l'esecuzione delle attività connesse a scavi, riporti ed a eventuali stoccaggi temporanei di materiali. Va peraltro rilevato che questi stessi microimpluvi diventano corpi collettori d'acqua solo in seguito ad eventi di precipitazione piovosa.

Altro eventuale fenomeno che potrebbe verificarsi è quello di ruscellamento e dilavamento dovuti a intense precipitazioni meteoriche nel periodo compreso tra le attività di movimentazione e modellazione del terreno e la successiva fase di costituzione del cotico erboso: anche detta ipotesi è in ogni caso trascurabile visto che il periodo che intercorre tra la semina e la costituzione della copertura erbacea è mediamente di mesi e che comunque questa operazione avviene nel periodo in cui le piogge sono ridotte.

Sversamenti accidentali, che potrebbero determinare modificazioni della qualità delle acque sotterranee a causa d'infiltrazioni di sostanze inquinanti nel sottosuolo, saranno attentamente controllati mediante la predisposizione di un piano di gestione delle attività di cantiere (cfr. § 6 Misure di mitigazione ed attenuazione degli effetti).

Fase di esercizio

Non si rilevano effetti significativi in questa fase per quel che riguarda i parametri qualitativi della risorsa idrica superficiale e sotterranea. In fase di esercizio la risorsa acqua sarà impiegata per soddisfare il fabbisogno idrico dell'impianto di innevamento programmato. Le fonti di approvvigionamento, che dovranno essere meglio definite nella fase di progettazione definitiva delle opere, prevedono l'alimentazione da un vaso sul Rio Gadena in loc. Marcesina (in corso di progettazione). La linea di adduzione dal punto di captazione al nuovo bacino artificiale non attraversa ambiti particolarmente sensibili.

VALUTAZIONE

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

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Fase di cantiere

La realizzazione dell'intervento in progetto, dal punto di vista dell'inquinamento acustico, ha un impatto più rilevante nella fase di cantiere.



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

Il rumore prodotto sarà ascrivibile alle operazioni di sbancamento del terreno, alle operazioni di movimento terra necessari alla modellazione delle superfici secondo le indicazioni progettuali e alle attività per la costruzione degli impianti di risalita. Per la valutazione degli effetti dell'intervento sulla componente è stata effettuata una valutazione previsionale di impatto acustico simulando l'operatività del cantiere (cfr. Allegato 1 – Relazione Previsionale di Impatto Acustico).

La simulazione effettuata evidenzia come nella fase costruttiva le emissioni sonore determinate dalla realizzazione delle operazioni e dal transito dei mezzi comportino un cospicuo aumento del rumore di zona, senza peraltro raggiungere valori particolarmente elevati in prossimità dei recettori individuati nello studio (si consideri che durante il periodo di cantiere, molti degli edifici considerati come recettori saranno probabilmente disabitati). Il superamento dei limiti di zona rende in ogni caso necessaria la richiesta di deroga nei termini della normativa vigente. Si tratta peraltro di un fattore temporaneo e completamente reversibile.

Fase di esercizio

Anche per la fase di esercizio è stata condotta una simulazione per verificare gli effetti del "funzionamento" del comprensorio sui parametri acustici. In particolare la principale fonte di emissione è associata al traffico veicolare indotto dall'ammodernamento dell'impianto, al funzionamento delle apparecchiature elettromeccaniche ed alla presenza degli sciatori nei pressi delle stazioni degli impianti di risalita. Le modellizzazioni riprodotte per lo stato di esercizio del complesso attrattivo invernale, hanno permesso di notare che il funzionamento a regime degli impianti di risalita, la presenza di traffico veicolare nelle strade e nell'area di parcheggio adibita, ed infine l'uso delle piste da sci con conseguente rumore antropico dei fruitori degli impianti non apporteranno variazioni del livello di rumore tali da essere considerate critiche.

La simulazione è stata effettuata utilizzando come dato di base e di confronto il clima acustico di una giornata al di fuori della stagione turistica. I cambiamenti sul parametro rumore determinati dalla fase di esercizio sono, di fatto, quasi nulli se paragonati all'attuale funzionamento degli impianti e del comprensorio durante la stagione invernale, fatta eccezione per le opere realizzate sul versante del Monte Longara che sostituiscono impianti e piste dismesse ed attualmente non più in funzione.

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.



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 PAESAGGISTICO

Fase di cantiere

Il principale effetto paesaggistico della fase di cantiere è determinato dal disboscamento, che interessa tuttavia una superficie relativamente modesta (come definito in precedenza, cfr .§ 5.1.5) e che è localizzata nella porzione più bassa del versante lungo la Valle di Campomulo, risultando così visibile solo dal comprensorio sciistico e non dai punti di osservazione esterni al medesimo.

In fase realizzativa, inoltre, saranno visibili le ampie superfici scoticate per la modellazione delle piste. Questo fattore di alterazione è completamente reversibile e può essere abbreviato mediante opportune scelte progettuali finalizzate alla ricostituzione del cotico erboso nel minor tempo possibile. Gli effetti del disboscamento sotto l'aspetto paesaggistico possono essere attenuati evitando linee eccessivamente artificiali nei tagli che dovranno essere realizzati con lo scopo di ottenere una conformazione finale del limite che separa il bosco dalla prateria (pista) il più naturale possibile

Fase di esercizio

Gli interventi prevalenti riguardano il miglioramento e rinforzo delle strutture esistenti, la realizzazione del bacino per la raccolta delle acque e la realizzazione delle nuove piste.

Per miglioramento e rinforzo delle strutture esistenti si fa riferimento principalmente alle moderne soluzioni impiantistiche che consentono un contenimento dei volumi da realizzare corrispondenza delle stazioni di valle e di monte. In particolare, negli impianti di risalita attualmente realizzati, il motore è posizionata nella struttura posta al di sopra del volano evitando la proliferazione di locali tecnici che caratterizza, invece, le stazioni sciistiche più datate. Attualmente, inoltre, sono innumerevoli le soluzioni per l'inserimento paesaggistico degli impianti di risalita sia in termini di volumi, che di materiali utilizzati, che di colori.

Il progetto propone altresì il raggruppamento delle strutture del comprensorio, a valle della strada comunale, nei pressi della Baita Sporting.

Questi interventi appaiono coerenti con le dinamiche in atto e con il ruolo assegnato al contesto, si tratta di un comprensorio sciistico ormai consolidato e stabilizzato che cerca di riconfigurarsi sul versante della qualità e modernità, nonché sul versante di una maggiore integrazione con il contesto ambientale e paesaggistico. Con riferimento ai caratteri formali, i maggiori effetti sono relativi al taglio del bosco per la realizzazione delle piste da sci e degli impianti di risalita.

A tal proposito va rilevato come i nuovi segni sia per quanto riguarda le linee degli impianti di risalita che le aperture prative delle piste, si sovrappongono per la maggior parte alle geometrie esistenti. Anche il nuovo ponte di attraversamento della viabilità non appare fuori luogo o decontestualizzato in quanto immediatamente replicato poco dopo dal ponte già esistente in località Campomulo.

Sul versante della morfologia ed orografia non essendovi importanti modellazioni del terreno non si prevedono impatti significativi. Con riferimento a tale aspetto la configurazione delle piste è stata studiata per sfruttare al massimo la morfologia esistente dei suoli. Con riferimento agli effetti sul sistema percettivo, i maggiori impatti potranno verificarsi in corrispondenza dei versanti più visibili. Sono tuttavia previste delle attenuazioni al fine di mitigare eventuali impatti sul paesaggio in fase di esecuzione dell'opera e nell'ottica del futuro esercizio.

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.



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

Fase di cantiere

Con riferimento alla mobilità, l'incremento di traffico dovuto al transito da e per il cantiere da parte dei mezzi operativi non costituisce una criticità per il sistema viabilistico coinvolto.

I lavori, per ovvi motivi, saranno realizzati al di fuori del periodo invernale senza interferire con la fruizione turistica del comprensorio.

Fase di esercizio

Considerato che l'intervento attuale non comporta un aumento dei posti auto dell'area delle Melette, che ammontano complessivamente a 464, non si prevede un significativo aumento di traffico.

Il modesto incremento è legato alla natura dell'intervento: dal punto di vista sciistico, infatti, non è previsto lo sviluppo di nuove piste ma solo la riorganizzazione della ski area esistente. In altri termini l'intervento non mira ad un aumento dei primi ingressi potenziali ma al riposizionamento della stazione sciistica in un panorama che ha visto nascere nuovi competitor (Folgaria e Lavarone in primis) che hanno sottratto clientela potenziale alla ski area. Inoltre considerato che nella stagione invernale la viabilità comunale è interessata dal traffico in direzione del Centro Fondo di Campo Mulo, che dispone di circa 1.000 posti auto, gli incrementi di traffico attesi non sono significativi e sono stimati in circa 50-60 veicoli/ora nei momenti di punta. In ogni caso, come accade per gran parte dei comuni interessati dalla presenza di strutture per la pratica degli sport invernali, il traffico rappresenta un fattore da monitorare e gestire attraverso opportuni interventi finalizzati ad evitare situazione di congestionamento che si possono verificare in concomitanza di condizioni di innevamento e meteorologiche particolarmente favorevoli.

VALUTAZIONE

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

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO ECOSISTEMICO

Fase di cantiere

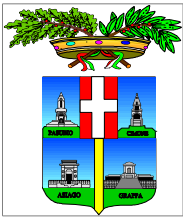
Gli effetti in fase di esercizio sulla vegetazione e la fauna sono legati al fatto che la realizzazione dell'opera in questione comporta l'eliminazione della vegetazione naturale lungo le piste e gli impianti.

Le attività di cantiere necessarie per la realizzazione delle piste e degli impianti prevedono l'eliminazione del soprassuolo arboreo, arbustivo ed erbaceo nelle modalità e nelle localizzazioni necessarie per creare gli spazi per lo sviluppo delle parti previste nel progetto. L'eliminazione del soprassuolo arboreo, in particolare, costituisce l'unico effetto irreversibile che presenta, tra l'altro, anche dei risvolti sulla percezione paesaggistica. Le superfici forestali saranno convertite in aree prative così come sulle superfici interessate dalle operazioni di movimentazione e modellazione del terreno sarà ripristinato il cotico erboso alla fine dei lavori. Con riferimento al disboscamento è possibile, in questa sede, stimare le superfici forestali che saranno interessate dal taglio per la realizzazione delle opere proposte dal progetto.

In particolare, dalla sovrapposizione delle planimetrie con la Carta di Copertura del Suolo del Veneto (redatta nel 2009 e fedele alla realtà dei luoghi), emerge che gli interventi che coinvolgono aree boscate sono i seguenti:

- Pista "Krauslava";
- Nuovo impianto quadriposto ad ammorsamento permanente dei veicoli denominato "Busa Fonda – Melette di Mezzo".

La Krauslava ripercorre parzialmente il tracciato di una pista dismessa, ma se ne discosta in parte in ragione della necessità di regolarizzarne la pendenza e renderla fruibile ad uno spettro più ampio di sciatori. L'impianto di risalita di progetto sostituisce una linea esistente prevedendo, tuttavia lo spostamento delle stazioni di valle e di monte. Il nuovo tracciato di linea attraversa delle aree boscate. Nel seguito si riportano



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

le stime di riduzione della superficie forestale ottenute mediante operazioni in ambiente GIS (per la pista è stato adottata, cautelativamente, una fascia di 10 m entro che contiene l'area nella quale saranno realizzati i movimenti terra; per la linea è stato ipotizzata il taglio di una fascia larga 15 m che consente il passaggio in sicurezza dei veicoli nel bosco).

Pista Krauslava		
Tipologia	sup. mq	sup. ha
Faggeta montana tipica esomesalpica	2229	0,22
Pecceta altimontana dei substrati carbonatici	8019	0,80

Impianto Busa Fonda – Melette di Mezzo		
Tipologia	sup. mq	sup. ha
Pecceta secondaria montana	8737	0,87

La superficie complessiva di superfici forestale direttamente coinvolte dalla opere in progetto ammonta a 18.985 mq (1,90 ha). L'eliminazione diretta di vegetazione naturale, anche se temporanea, può riflettersi anche sull'ambiente fisico e sulle popolazioni animali presenti, producendo disturbi nei vari ecosistemi del sito di intervento. Relativamente agli aspetti faunistici, l'impatto ambientale delle opere legato alla frammentazione della continuità del territorio boscato è sostanzialmente trascurabile in ragione delle aree coinvolte e della tipologia di opere proposta.

Nella fase di cantiere, inoltre, l'esecuzione dei lavori comporterà un momentaneo disturbo a carico della comunità faunistica dovuto al rumore provocato dai mezzi in azione. Questo tipo di perturbazione è legato al periodo in cui saranno eseguiti gli interventi in relazione alla diversa sensibilità delle specie. Nel caso in esame le operazioni si svolgono in un contesto già interessato dalla presenza del comprensorio e gli effetti non costituiscono un fattore di rischio per la conservazione delle specie.

Fase di esercizio

Relativamente alla componente floristico - vegetazionale, gli effetti in fase di esercizio possono essere considerati praticamente nulli o comunque trascurabili.

Al termine della fase di cantiere, infatti, le superfici saranno inerbite al fine di ripristinare nel più breve tempo possibile la copertura vegetale che, tra l'altro, contribuisce a consolidare i pendii ed a limitare fenomeni erosivi. Per la semina sarà utilizzato un miscuglio di specie idoneo alla stazione con le finalità di garantire l'attecchimento in tempi rapidi e consentire, con il passare delle stagioni, l'ingresso nel popolamento delle specie floristiche tipiche dell'area di intervento.

Anche per quel che riguarda la fauna selvatica, la fase di esercizio non comporta particolari effetti sulle specie presenti nell'area di intervento.

Il progetto definitivo dovrà contenere la proposta di compensazione ex art.15 della L.R. 52/78, a seguito della previsione di disboscamento riportata nello studio.

VALUTAZIONE

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

CARATTERIZZAZIONE DEGLI IMPATTI DA AGENTI FISICI

Considerata la tipologia dell'intervento e le caratteristiche dell'ambiente in cui esso si inserisce, non è stata effettuata la caratterizzazione della qualità ambientale in relazione alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti.

VALUTAZIONE

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



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

OSSERVAZIONI PERVENUTE

Nell'ambito del procedimento è pervenuta la seguente osservazione: in data 24.02.2015 da parte del pervenute dal gruppo consigliare "Noi di Gallio e le sue contrade", con nota agli atti in data 02.03.2015 con prot.n.14128.

Di seguito vengono sinteticamente riproposte le singole osservazioni, accompagnate da un giudizio valutativo sulle stesse.

Premesso che quando è stato approntato da parte della precedente Amministrazione comunale il progetto preliminare lo stesso era stato redatto al fine dell'ottenimento del finanziamento ODI coinvolgendo direttamente l'attuale proprietà del Comprensorio, tanto che la stessa società Melette 2000 ha provveduto ad anticipare la somma per il 1° progetto in acconto su canoni futuri. Ora, una volta ottenuto il finanziamento, bisogna concentrarsi sulla funzionalità e efficacia dell'investimento attraverso l'esecuzione del progetto esecutivo che l'attuale Amministrazione sta portando avanti.

la regola generale prevedrebbe che la partenza della nuova seggiovia quadriposto " Busa fonda – Meletta di Mezzo" avvenga dal punto più basso e l'arrivo al punto più alto del Comprensorio;

si consiglia quindi di prendere in considerazione l'opportunità di partire dal punto più basso, in corrispondenza tra l'attuale partenza dell'ex seggiovia Salto degli Alpini e il tapisroulant dell'attuale Campo Scuola, per arrivare al punto più alto posto tra l'arrivo dell'ex sciovia Buson e l'arrivo dell'ex seggiovia Salto degli alpini, dove dovrebbe anche essere prevista la realizzazione di una nuova baita (Alpenstube). Questa soluzione consentirebbe di eliminare il sorvolo delle seggiovie esistenti e di servire tutti gli impianti e le piste con una sola seggiovia, valutando anche quindi l'opportunità di non realizzare la sciovia del Buson (costo previsto 590.000,00 euro) consentendo in parte un notevole risparmio economico che potrebbe essere utilizzato al fine del potenziamento dell'innevamento artificiale;

In questo contesto la proprietà potrebbe anche valutare l'opportunità di eliminare la seggiovia biposto denominata Meletta davanti e di trasferirla eventualmente al Fontanello (progetto in parte già approvato);

Mentre nell'avviso e negli incontri pubblici viene fatto riferimento ad un nuovo bacino di 30.000 mc, precisiamo che non vi è riscontro nel progetto e di dove lo stesso verrebbe collocato; a nostro avviso lo stesso dovrebbe essere posto nell'avvallamento della Krauslava alle pendici di Monte Longara e Monte Kust, ove non avremmo impatto ambientale e sarebbe funzionale all'innevamento di questo fronte sciistico e di quello opposto; ritenendo il sistema di innnevamento di priorità assoluta per garantire certezza di offerta turistica;

con lo spostamento verso l'ex partenza del Salto degli Alpini della nuova seggiovia quadriposto, il ponte di attraversamento (dove verrebbero collocati i caselli di ingresso e uscita dell'intera area Melette – Busa Fonda – Campomulo) così come pure la biposto Busafonda – Monte Longara (che comunque dovrebbe essere posta su un piano inferiore rispetto all'attuale progetto) dovrebbero essere collocati più a sud della attuale previsione;

la pista di collegamento tra il Buson e il Salto degli alpini, aggirando "Scojo Colin", non è evidenziata in progetto come pista nuova da realizzarsi, ma come "ski-weeg", pista di rientro, riteniamo tale collegamento non solo indispensabile ma anche utile a fini agro-silvo-pastorali e antincendio.

dovrebbe essere considerata la possibilità di realizzare una nuova pista che scende dal Monte Kust al fondovalle in corrispondenza della partenza della nuova sciovia quadriposto. Questa nuova pista dotata di buona pendenza potrebbe essere molto utile alle esigenze degli sci club per gli allenamenti quotidiani;

In seguito per aumentare l'efficacia degli impianti anche nel periodo estivo consigliamo la previsione di sentieri per la pratica del Downhill.



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

Comune di Gallio (contro deduzioni)

Premesso che l'osservazione di cui in oggetto risulta poco pertinente non contenendo alcuna considerazione di carattere tecnico e di inserimento paesaggistico riguardante l'intervento oggetto di VIA, si precisa quanto segue.

1) Il progetto definitivo riguardante gli "Interventi di ammodernamento dei comprensori sciistici dell'Altopiano", di cui fanno parte i lavori sul Comprensorio sciistico delle Melette, è stato approvato dalle varie amministrazioni coinvolte nel 2012, per quanto riguarda Gallio si fa riferimento alla deliberazione di Consiglio comunale n. 25 del 13/07/2012 della precedente Amministrazione comunale. Trattasi appunto di progetto definitivo e non preliminare, come tale è stato valutato da ODI - Organismo di indirizzo per la formazione della graduatoria e del relativo finanziamento. Il punteggio è stato quindi ottenuto con un livello di progettazione definitivo che quindi non ammette ripensamenti dell'ultimo minuto.

La convenzione con ODI è stata sottoscritta il 13/03/2014 e tale convenzione risulta vincolante in merito a importi e tempistiche. Il procedimento coinvolge una serie di componenti e delinea una serie di problematiche di varia natura che necessitano di attente valutazioni, competenza ed allo stesso tempo determinazione in quanto i tempi di realizzazione sia di natura burocratica che esecutiva mal si adattano ai termini che ci sono stati concessi per la conclusione dei lavori; nessuno infatti potrebbe accettare che l'eccessivo indugiare sulle scelte preliminari di natura tecnica siano motivo della perdita del contributo previsto per le Melette, contributo che altresì potrebbe essere dirottato su altri siti con enorme perdita per Gallio.

2) Per quanto attiene alle valutazioni di merito rispetto alle scelte progettuali preme evidenziare che la " *... funzionalità e l'efficacia dell'investimento ...* " sono le prerogative che hanno accompagnato fin da subito l'iniziativa delle attuali amministrazioni comunali, tanto che sono state coinvolte in questa fase figure di alta professionalità nel processo di valutazione tecnica ed economica con particolare attenzione alla sostenibilità generale ed ai costi di gestione conseguenti alla realizzazione di un intervento anziché un altro. Lo stesso si presume dovrebbero avere fatto le precedenti amministrazioni comunali considerato che il progetto finanziato è il risultato di un processo più lungo di revisione; il punto d'inizio era rappresentato dal progetto del 2011 che prevedeva il collegamento tra Meletta di Gallio – Meletta di Foza - Valmaron, approvato con delibera della Giunta comunale di Gallio n. 80/2011; progetto che non è stato finanziato dal primo bando ODI ma che non è stato minimamente modificato, per la parte di Gallio – Melette, nella proposta con il secondo bando ODI, nonostante il trascorso di un anno.

L'idea di confermare gli assi in progetto, pertanto di mantenere l'arrivo della seggiovia principale vicino alla Baita Solaia, oltre che essere una soluzione ormai vincolante, rappresenta una soluzione sostenibile sotto il profilo della funzionalità in quanto area baricentrica dell'intero comprensorio, tenuto conto delle piste e degli impianti che sviluppano sul fronte opposto del Monte Meletta, verso Ronchetto, ed area dotata di struttura di servizio recentemente ampliata (baita Solaia). La sostenibilità tiene conto sia della necessità di economizzare al massimo le spese di primo innevamento per l'apertura del carosello, sia dello sviluppo delle attività estive. Inoltre, nell'ipotesi di spostare il baricentro sull'alto del Monte Meletta davanti non è scontata la possibilità di realizzare una nuova struttura ricettiva. Si ricorda infatti che in occasione della variante al PRG risalente a circa dieci anni fa la Regione aveva bocciato l'ipotesi di collocare una nuova struttura ricettiva in corrispondenza del punto considerato per motivi paesaggistici. Tutto questo tralasciando i costi relativi alla realizzazione delle nuove baite, costi totalmente a carico del concessionario. Ritornando su aspetti di carattere tecnico, non solo spostare l'asse della seggiovia principale, compresi stazione di partenza ed arrivo, ma altresì eliminare un impianto in progetto, rappresenterebbe una modifica sostanziale al progetto finanziato non autorizzabile da ODI. Un organismo quest'ultimo che come noto alle parti ha avuto un lungo periodo di non operatività, tanto da spingere le amministrazioni locali a non bloccare i procedimenti al fine di evitare ritardi che potrebbero rilevarsi determinanti per la perdita del contributo. Le stesse valutazioni della Società Melette, secondo quanto è stato possibile riscontrare dalle amministrazioni comunali, sono di difficile recepimento stante la difficoltà attuale dal punto di vista operativo.

Preme ricordare che anche in questo caso l'impianto di innevamento è stato stralciato dalla precedente amministrazione probabilmente con decisione affrettata.

3) Il procedimento di screening ambientale così come proposto, nell'ottica preliminarmente citata di dare funzionalità ed efficacia all'investimento e di attenta valutazioni delle priorità, propone un bacino da 30.000 mc in quota, vedi tavola n. 128 def 0102. Si tratta di un'integrazione attentamente valutata e voluta dalle nostre Amministrazioni comunali in quanto, previa autorizzazione di ODI con utilizzo di economie/stanziamento di fondi o fuori dal procedimento, con stanziamento di fondi propri, potrà essere realizzato a completamento dell'intervento di ammodernamento senza ulteriori valutazioni ambientali e pertanto con certezze sul risultato finale.



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

Conclusione

Quanto presentato dal gruppo consigliere "Noi di Gallio e le sue contrade" non configura in alcun modo la presenza di impatti negativi e significativi sull'ambiente che possano essere determinati dall'attuazione del progetto presentato, ai sensi dell'art.20 del D.Lsg. n.152/2006.

VALUTAZIONE FINALE D'IMPATTO

CONCLUSIONI

Il progetto in esame non si pone in contrasto ovvero in condizioni di interferenze rispetto ad altri piani, progetti o interventi in zone limitrofe, né questi ultimi possono interagire con l'intervento oggetto del parere.

Non si ravvedono condizioni di contrasto ovvero ostative circa i vincoli territoriali vigenti.

Il grado di approfondimento documentale, anche dopo l'invio delle specifiche integrazioni richieste, la tipologia degli elaborati e l'accuratezza degli elementi ivi riportati possono essere considerati adeguati alle finalità che il proponente intende conseguire.

Non si ritiene di richiedere ulteriori integrazioni, approfondimenti o chiarimenti di sorta.

Rilevato che le osservazioni pervenute dal gruppo consigliere "Noi di Gallio e le sue contrade" non risultano ostative rispetto alla realizzazione degli interventi proposti e sono state puntualmente controdedotte dal Comune di Gallio.

La considerazione degli impatti, riferibili alle specifiche attività oggetto dell'istanza, porta a ritenere come il progetto non comporta ulteriori pressioni o effetti significativi per l'ambiente.

Parimenti il progetto non determina alcun impatto aggiuntivo significativo rispetto all'esercizio delle altre attività in atto, necessitando tuttavia di alcune specifiche prescrizioni al fine di consentire un adeguato monitoraggio post-operam finalizzato alla verifica dei dati progettuali proposti, in tema di rispetto delle mitigazioni ambientali proposte e/o prescritte.

Rispetto al territorio circostante l'iniziativa in esame va interpretata positivamente, sussistendo un'assenza di rischi ambientali, sanitari ed ecologici.

Tutto ciò premesso si esprime

PARERE FAVOREVOLE

al non assoggettamento alla V.I.A. con le prescrizioni di seguito citate.

- 1. La gestione delle terre e rocce da scavo prodotte durante la realizzazione delle opere 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.*
- 5. Il progetto definitivo dovrà contenere una proposta di compensazione ex art.15 della L.R. n.52/1978 e rispettare integralmente le prescrizioni contenute nel Piano Regionale Neve, con richiesta di attivazione della procedura di V.Inc.A.).*



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

6. Al termine degli interventi, dovrà essere effettuato un monitoraggio post-operam dell'impatto acustico, mediante specifica indagine fonometrica, finalizzata sia alla verifica del rispetto dei limiti acustici di emissione e differenziali; del monitoraggio verrà avvertito preventivamente ed in forma scritta tanto il Comune quanto l'ARPAV e con questa dovranno essere concordate modalità e punti di rilevamento. Nel caso i valori non siano rispettati, dovranno essere messi in opera i correttivi necessari, concordati con Amministrazione comunale ed ARPAV, a cui, nel frattempo, saranno stati comunicati i risultati delle analisi.

7. Si prescrive altresì di procedere con la demolizione ed il ripristino dello stato dei luoghi della dismessata stazione di partenza Busa Fonda.

A regime:

7. 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.

8. sia effettuato un monitoraggio dell'impatto acustico successivamente all'ammodernamento degli impianti, in modo da verificare la stima previsionale ed eventualmente individuare modalità operative o interventi strutturali finalizzati alla limitazione delle criticità.

Il presente parere non riguarda la realizzazione del nuovo bacino di accumulo, comprensivo di linee di adduzione, né le derivazioni d'acqua provenienti dalla Piana di Marchesina, il cui esame sarà subordinato alla presentazione di un progetto di maggior dettaglio, per il quale si ritiene applicabile una specifica verifica di assoggettabilità, visto quanto previsto al Punto 7 – Lettera o) - Allegato IV - Parte II - D.Lgs. n.152/2006 e ss.mm.ii.).

Si ritiene inoltre di adottare le seguenti raccomandazioni:

- considerato che nella "piana di Marcesina" sono presenti derivazioni di acqua per uso idropotabile, risorsa pregiata soggetta a particolare tutela, si richiede un adeguato coinvolgimento del Gestore del SII, in ordine alla minimizzazione/mitigazione di qualsivoglia effetto negativo, in ogni fase di sviluppo del progetto;
- 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;
- si richiama l'attenzione sulla possibilità, con relativi rischi e pericoli, di ritrovamenti di residui di ordigni bellici, da gestire in condizioni di massima sicurezza ed in conformità alla normativa vigente.
- 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.

Vicenza, 29 aprile 2015

F.to Il Segretario

Andrea Baldisseri

F.to Il Presidente

Ing. Maria Pia Ferretti