



Città di Asiago



COSTRUZIONE SEGGIOVIA “PARTÜT - KABERLABA”
VERIFICA ASSOGGETTABILITÀ V.I.A.
CHIARIMENTI QUESITI PRELIMINARI EMERSI NELL’INCONTRO DELL’08.02.2018

Alla cortese attenzione del Comitato Tecnico Provinciale VIA

Di seguito si riportano le risposte e le contro-deduzioni alle osservazioni e ai quesiti preliminari presentati dai membri Comitato Tecnico Provinciale VIA presenti all’incontro in oggetto.

De Marchi:

- Le due sciovie Kaberlaba Est e Casetta Rossa che verranno dismesse saranno anche completamente demolite? (Nota: per demolizione si intende smontaggio completo e demolizione delle opere in C.A. sporgenti dal terreno fino ad una profondità di circa 50 cm dal piano campagna).

Il Comune, interpellato al riguardo, ha comunicato che entrambe le sciovie verranno demolite. Per la sciovia Kaberlaba Est è allo studio l’opportunità di un suo spostamento su un tracciato più ad Est rispetto a quello attuale.

- Devono essere quantificati e motivati i movimenti terra.

I movimenti terra relativi all’impianto funiviario sono quantificati al punto 3.2 TRACCIATO della Relazione tecnica generale (doc. 1623-D03-A).

“Presso la stazione di monte è prevista la sistemazione del terreno al fine di realizzare l’area di sbarco degli sciatori in conformità alle prescrizioni della vigente normativa. A lato del rinterro realizzato, sotto la cabina di comando, saranno ricavati i locali tecnici a servizio dell’impianto (sala azionamenti e cabina di trasformazione MT/bt), che risulteranno così parzialmente interrati.

L’entità del riporto è stimato in 1500 m³ di terreno, dei quali circa la metà sarà ricavata dalla formazione del nuovo skiweg di collegamento.

Presso la stazione di valle, la realizzazione delle aree di imbarco e sbarco nel rispetto del citato D. M. 337/2012 richiede interventi minimi di movimentazione del terreno. L’entità del riporto è, infatti, stimato in circa 150 m³ di terreno; quella dello sterro in circa 300 m³.

Le pendenze trasversali sono riportate sul profilo longitudinale allegato ed in linea non sono necessari interventi di rimodellazione del terreno.”

Nella zona successiva all’area di sbarco della seggiovia, gli sterri inerenti lo skiweg ammontano a circa 2000 m³ ed i riporti a circa 1500 m³. Il materiale in avanzo sarà reimpiegato presso la stazione di monte della seggiovia, permettendo così di coprire quasi interamente l’ammanco registrato.

I movimenti terra previsti per l’impianto seggioviario si rendono necessari per il rispetto della vigente normativa funiviaria costituita dal Decreto Ministeriale 16 novembre 2012 n. 337 *“Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone. Armonizzazione delle norme e delle procedure con il decreto legislativo 12 giugno 2003, n. 210, di attuazione della direttiva europea 2000/9/CE”.*



Città di Asiago



In particolare, tale D.M. richiede nelle aree di imbarco (art. 4.1.2) e sbarco (art. 4.1.3) la realizzazione di tratti di lunghezza definita in cui la distanza della seggiola dal terreno e la pendenza della rampa di uscita percorsa dagli sciatori sono regolamentate.

- **Approfondire i temi relativi all'ingegneria naturalistica poiché nella relazione sono citati ma non si specifica dove e con quali forme.**

Nel capitolo 3.2 della relazione progettuale (documento 1623-D03-A) viene riportato che:

"tutte le aree di intervento saranno oggetto di alcune operazioni di ingegneria naturalistica (rilevati, rinterri, inerbimenti...), al fine di favorire il flusso degli sciatori ed armonizzare al meglio le strutture impiantistiche con i manufatti architettonici e le preesistenze della zona".

Come riportato nel seguito del medesimo capitolo tali opere riguardano *"i raccordi tra il terreno esistente e la nuova conformazione"* che *"saranno addolciti e, per quanto possibile, configurati in modo da apparire il più naturale possibile e come "logiche continuità morfologiche".*

Nella realizzazione delle opere non sono dunque previste opere di ingegneria naturalistica particolari se non l'adozione di tecniche atte ad addolcire le scarpate, armonizzandone l'inserimento ambientale.

- **Chiarire le opere di compensazione inerenti al taglio del bosco (0,75 ha circa).**

La riduzione di superficie forestale ai sensi del comma 2 dell'art. 15 della L.R. 52/78 prevede di adottare adeguata misura compensativa. A tal fine il Comune di Asiago provvederà a realizzare un miglioramento colturale di una superficie forestale di estensione almeno doppia. L'ubicazione dell'area è allo studio dell'Amministrazione e verrà definita in base alle previsioni del Piano Forestale.

L'Amministrazione garantisce comunque fin d'ora l'alternativo versamento sull'apposito fondo regionale di un importo pari al costo medio del miglioramento colturale di una superficie boscata doppia rispetto a quella di cui si chiede la riduzione, nel caso in cui dovessero insorgere problemi nel reperimento delle superfici da destinare a miglioramento compensativo.

- **Specificare le specie usate per la semina dei ripristini ambientali.**

Le specie usate per i ripristini ambientali saranno scelte tra quelle ecologicamente più coerenti con la stazione.

Come indicato nel capitolo 4.7.2 dello studio preliminare ambientale nell'area oggetto di intervento, sono presenti superfici erbose utilizzate come prati a sfalcio inquadabili nella tipologia degli Arrenatereti.

Per gli inerbimenti può essere previsto l'utilizzo di fiorume proveniente dai prati circostanti l'area di intervento che include *Arrenatherum elatius*, *Alopecurus pratensis* L., *Ranunculus acris* L., *Dactylis glomerata* L., *Trifolium pratense* L., *Rhinantus minor* L., *Poa trivialis* L., *Plantago lanceolata* L....

- **Valutare una maggior integrazione della stazione di monte attraverso l'uso di alberi e opere a verde.**

Nello studio preliminare ambientale (Capitolo 5.4) viene riportato che *"i nuovi manufatti edilizi della stazione di monte sono stati inseriti nel contesto paesaggistico del nucleo edilizio utilizzando, a rivestimento e schermatura delle strutture, materiali naturali e locali come il legno e la pietra calcarea"*. Nei pressi dell'impianto non è consentita la piantumazione di essenze arboree per ragioni di sicurezza, legate ad evitarne il possibile rovesciamento sulle infrastrutture funiviarie.



Città di Asiago



Pellizzer:

- **Presentare e giustificare le sezioni tipo della pista di raccordo presso la stazione di monte. In particolare giustificare la larghezza adottata e la contenuta pendenza trasversale in base alle norme della L.R. 21/2008.**

Nella tavola 1623-105-A sono presenti la planimetria, il profilo longitudinale e due sezioni, scelte come le più rappresentative per i movimenti terra (sterro e riporto). Il paragrafo "8. COLLEGAMENTO ALLE PISTE ESISTENTI" della Relazione tecnica generale (doc. 1623-D03-A), descrive puntualmente la nuova infrastruttura e una lettura assieme alla tavola grafica citata riteniamo possa essere sufficientemente chiarificatoria dei criteri progettuali adottati.

La contenuta pendenza trasversale ottempera a quanto richiesto dalla L.R. 21/2008, che all'art. 33 richiede per le piste facili come quella in oggetto che non presentino *apprezzabili pendenze trasversali*;

Gli sterri inerenti lo skiweg sono, come accennato, circa 2000 m³ ed il riporto 1500 m³, con un surplus di 500 m³. Il materiale in avanzo potrà essere reimpiegato presso la stazione di monte coprendo quasi interamente l'ammancio richiesto. D'altronde la definizione della larghezza dell'infrastruttura è stata fissata oltre che da ragioni funzionali / normative, anche da esigenze di riduzione dei costi e degli impatti collaterali ai movimenti terra.

- **Integrare e rendere maggiormente leggibile lo schema degli impianti a fune e piste per lo stato attuale e per quello di progetto.**

Si allegano i seguenti elaborati grafici: 1623-107-A Sistema piste – impianti stato di fatto e 1623-108-A Sistema piste – impianti stato di progetto.

Baldisseri:

- **Evidenziare il risparmio energetico introdotto con l'intervento.**

Nello studio preliminare ambientale (Capitolo) 5.2.1 si riporta *"che l'intervento comporterà comunque un effetto positivo in termini di consumi energetici in quanto il funzionamento della nuova seggiovia non renderà più necessario il funzionamento dei 2 skilift esistenti a servizio delle medesime piste"*.

- **Illustrare meglio la gestione dei rifiuti nell'ambito del cantiere.**

Durante la fase di realizzazione delle opere sarà garantito il controllo della produzione di rifiuti solidi, che verranno raccolti e smaltiti secondo le regole della raccolta differenziata e tramite il loro conferimento a discarica autorizzata, quando necessario.

Durante la fase di costruzione si procederà con le normali pratiche di cantiere nel gestire il materiale di rifornimento e sarà curata la corretta gestione della manutenzione dei mezzi e di tutti gli impianti tecnologici ai fini di evitare perdite di liquidi quali olii motore e/o gasoli /benzine.

Sarà limitato al minimo l'impiego di materiali chimici di sintesi di potenziale dispersione nell'ambiente. Materiali di questo tipo eventualmente rimasti a fine lavori, saranno completamente asportati in fase di pulizia finale e rimozione del cantiere

- **Prevedere procedura nel caso di rinvenimento di rifiuti durante i lavori di scavo.**

Si adeguerà la planimetria di cantiere individuando un'area segregata per il deposito temporaneo di eventuali rifiuti rinvenuti. L'area sarà non accessibile a terzi, sarà protetta dal



Città di Asiago



dilavamento con un giro di tavole di legno al perimetro e sarà prevista la copertura dei rifiuti con telo impermeabile antistrappo fino al loro asporto.

- **Ricordarsi di richiedere deroga acustiche al Comune circa lo sfioramento dei livelli delle emissioni nel corso dei lavori.**

Lo strumento della deroga, richiamato peraltro a pag. 51 dello studio (documento 1623-D01-A), verrà invocato a lavori assegnati e prima che gli stessi inizino.

L'Amministrazione Comunale, interpellata a riguardo, non segnala impedimenti al rilascio della deroga.

- **Evidenziare la conformità al Piano Neve della Regione Veneto.**

La conformità al Piano Neve della Regione Veneto è verificata al punto 6 PIANO REGIONALE NEVE della Relazione tecnica generale (doc. 1623-D03-A).

- **Specificare le fonti idriche dell'impianto di innevamento.**

Gli aspetti legati all'approvvigionamento idrico non sono di competenza del presente progetto.

22.02.2018

Cordiali saluti
Il coordinatore di progetto

Dr. Ing. Mario Pedrotti

Il redattore dello studio preliminare ambientale



Dr. For. Marco Pellegrini