AVVICINARE LE MONTAGNE

ACCORDO TERRITORIALE

ai sensi dell' art. 19 ter - LR 56/77 e smi

Accordo Territoriale tra la Provincia Verbano Cusio Ossola, i Comuni di Baceno, Crodo, Trasquera e Varzo, per la razionalizzazione e l'integrazione del sistema delle valli Divedro e Antigorio

REGIONE PIEMONTE

Soggetti promotori

- Provincia Verbano Cusio Ossola
- Comune di Baceno
- Comune di Crodo
- Comune di Trasquera
- Comune di Varzo

Redazione tecnica

- San Domenico Ski

PIANO STRATEGICO

ELABORATO:

PS-3.1

SCALA

OGGETTO

QUADRO DEGLI INTERVENTI
SCHEDE

VERSIONE
02 - DELIBERE DI ADESIONE

DATA
FEBBRAIO 2018

GUIDA ALLA LETTURA DELLE SCHEDE D'INTERVENTO

LE SCHEDE

IL MASTERPLAN GENERALE DEL PIANO STRATEGICO SI COMPONE DI **50 INTERVENTI** CHE ALL'INTERNO DEL PRESENTE DOCUMENTO SONO STATI ILLUSTRATI ATTRAVERSO SCHEDE CATALOGATE.

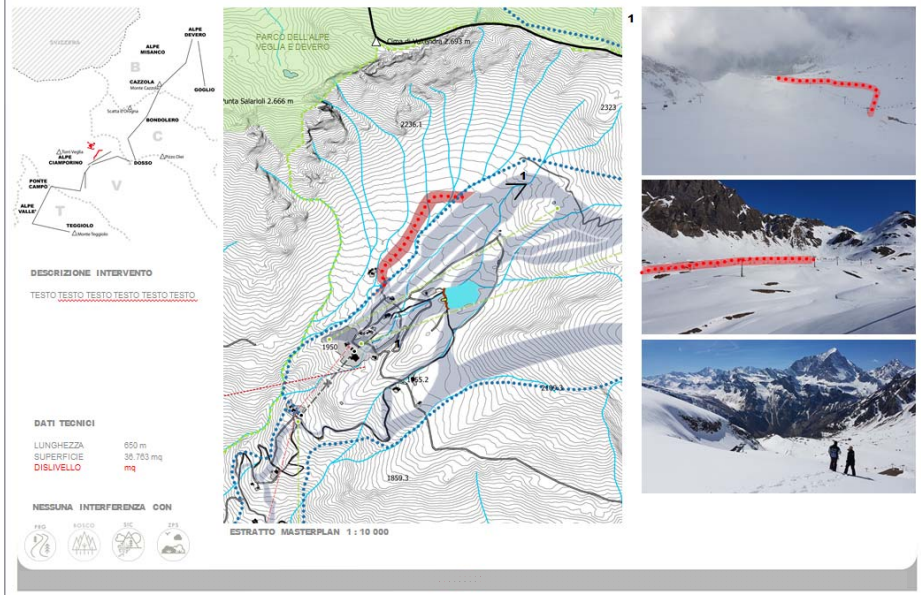
1

LA PRIMA SCHEDA DESCRIVE LE CARATTERISTICHE DELL'INTERVENTO ALL'INTERNO DEL CONTESTO DI RIFERIMENTO.

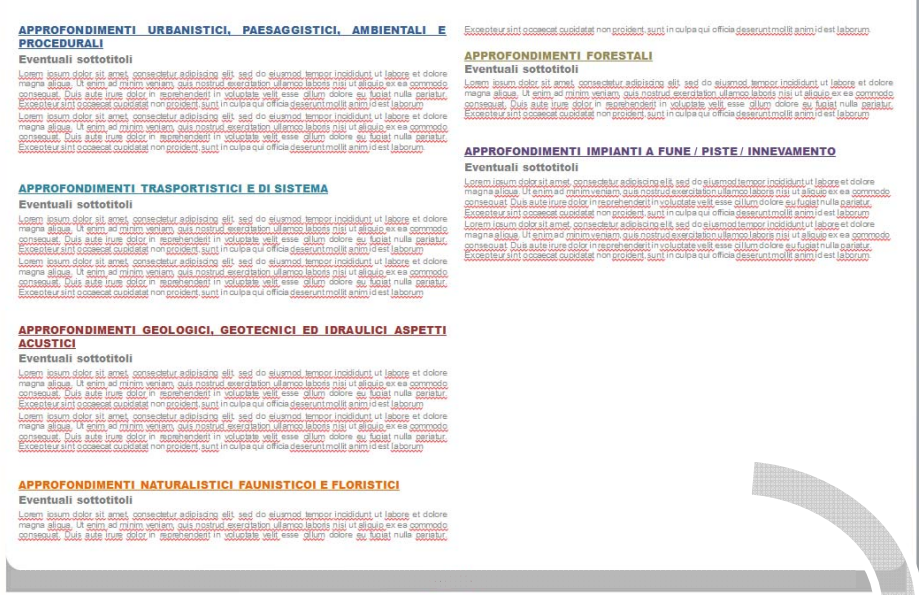
2

LE SCHEDE SUCCESSIVE RACCOLGONO GLI APPROFONDIMENTI TECNICI INERENTI L'INTERVENTO, ORGANIZZATI IN PARAGRAFI CHE NE DEFINISCONO DIVERSI ASPETTI SPECIFICI.

1



2



CONTRIBUTI SPECIALISTICI A CURA DI:

APPROFONDIMENTI URBANISTICI, PAESAGGISTICI, AMBIENTALI E PROCEDURALI	**STUDIO MELLANO ASSOCIATI** **Prof. Ing. Andrea Rolando** **Ing. Antonio Pierro**
APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA	**SYSTEMATICA - Ing. C. Ponti, D. Deponte, R. Morandi, A.Vacca**
APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI	**STUDIO D'ELIA – Dott. geol. F. D'Elia**
APPROFONDIMENTI ACUSTICI	**ENVIA – Dott. S. Roletti**
APPROFONDIMENTI NATURALISTICI FAUNISTICI E FLORISTICI	**OIKOS – Prof. E. Carlini**
APPROFONDIMENTI FORESTALI	**Dott. For. Paolo Terzolo**
APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO	**STUDIO BBE srl – Ing. F. Belmondo**

NOME DELL'INTERVENTO

BREVE DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

B A01

CATALOGAZIONE DELL'INTERVENTO DA CRONOPROGRAMMA:

- **PRIMA ATTUAZIONE**
- **A MEDIO TERMINE**
- **A LUNGO TERMINE**

LOCALIZZAZIONE INTERVENTO SU KEYPLAN

LOCALIZZAZIONE

DESCRIZIONE INTERVENTO

DATI TECNICI

INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO SU BASE CARTOGRAFICA BDTRE

CODICE ALFANUMERICO IDENTIFICATIVO DELL'INTERVENTO:

LA PRIMA LETTERA IDENTIFICA IL COMUNE DI INTERVENTO:

B = BACENO
C = CRODO
T = TRASQUERA
V = VARZO

LA SECONDA LETTERA IDENTIFICA LA TIPOLOGIA D'INTERVENTO:

A = STRUTTURE RICETTIVE (ALBERGHI / RIFUGI / PUNTI DI RISTORO)
I = INNEVAMENTO (BACINI E INNEVAMENTO / PISTE)
P = PARCHEGGI
R = IMPIANTI DI RISALITA (SEGGIOVIE / TELECABINE / FUNIVIE / CORRIDOI INFRASTRUTTURALI)
S = STRADE / SISTEMAZIONI SUPERFICIALI

IL NUMERO DISTINGUE I DIVERSI INTERVENTI DELLO STESSO TIPO ATTIVATI SUL TERRITORIO COMUNALE.

ESEMPIO SCHEDA 1

PRG BOSCO SIC ZPS

POSSIBILI INTERFERENZE DELL'INTERVENTO IN SCHEDA CON:

PRESENTI / ASSENTI

PRG = ADEGUAMENTO PRGC
BOSCO = ZONA BOSCATA
SIC = SITI DI INTERESSE COMUNITARIO
ZPS = ZONA A PROTEZIONE SPECIALE

INDICE GENERALE INTERVENTI

Prima attuazione | Medio termine | Lungo termine

B – BACENO

S01 = ADEGUAMENTO STRADA COMUNALE GOGLIO-DEVERO
S02 = ADEGUAMENTO STRADA SP.74 BACENO - GOGLIO

B – BACENO

A02 = ALBERGO CERVANDONE

B – BACENO

A01 = PUNTO TAPPA CAZZOLA / BAR
A03 = CENTRO POLIFUNZIONALE PIANA ALPE DEVERO
A04 = STRUTTURA ALBERGHIERA EX NOVO
A05 = RICETTIVITA' DIFFUSA ALPE MISANCO
A06 = RECUPERO STRUTTURA RICETTIVA GOGLIO
I01 = BACINO ED IMPIANTO DI INNEVAMENTO PROGRAMMATO
I02 = PISTE MONTE CAZZOLA + MTB
I03 = SENTIERO E DISCESA SLITTINI
P01 = PARCHEGGI PERTINENZIALI ALPE DEVERO
P02 = AREE PARCHEGGI GOGLIO
P03 = PARCHEGGIO MULTIPIANO GOGLIO
R01 = RIMOZIONE E BONIFICA SEGGIOVIA CAZZOLA
R02 = RIMOZIONE E BONIFICA SCIOVIA CAZZOLA 2
R03 = RIMOZIONE E BONIFICA SCIOVIA CAZZOLA 3
R04 = SEGGIOVIA DEVERO-CAZZOLA
R05 = CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE GOGLIO - DEVERO

C – CRODO

A01 = RIFUGIO-PUNTO RISTORO-CAMERE ALPE BONDOLERO
I01 = PISTE BONDOLERO 2 + MTB
I02 = BACINO E IMPIANTO INNEVAMENTO PROGRAMMATO
R01 = SEGGIOVIA BONDOLERO 2

C – CRODO

S01 = ADEGUAMENTO STRADA FORESTALE BONDOLERO-GOGLIO

C – CRODO

T – TRASQUERA

A01 = CENTRO POLIFUNZIONALE - PONTE CAMPO
A02 = RIFUGIO - PUNTO TAPPA MONTE TEGGIOLO
A03 = PUNTO TAPPA - BAR ALPE VALLE'
I01 = PISTE + MTB ALPE VALLE'
I02 = PISTE + MTB MONTE TEGGIOLO
I03 = BACINO ED IMPIANTO INNEVAMENTO PROGRAMMATO
I04 = PISTA DA FONDO - MTB PARK PONTE CAMPO
P01 = PARCHEGGIO MULTIPIANO STAZIONE ISELLE
R01 = SEGGIOVIA TEGGIOLO1
R02 = SEGGIOVIA TEGGIOLO 2

T – TRASQUERA

A04 = RICETTIVITA' DIFFUSA PASSO DELLE POSSETTE
P02 = PARCHEGGIO A RASO ISELLE (STAZ. BALMONESCA)

T – TRASQUERA

S01 = ADEGUAMENTO STRADALE ISELLE-TRASQUERA

V – VARZO

I01 = ADEGUAMENTO PISTE CIAMPORINO
I02 = BACINO ED IMPIANTO DI INNEVAMENTO CIAMPORINO
P01 = PARCHEGGI SAN DOMENICO
P02 = AUTOSILO 3 - SAN DOMENICO
P03 = PARCHEGGI VARZO
R01 = ZIP LINE
R02 = CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE PONTE CAMPO-SAN DOMENICO
S01 = ADEGUAMENTO DELLA STRADA SP153 VARZO-S.DOMENICO
S03 = SISTEMAZIONE PIAZZA SAN DOMENICO

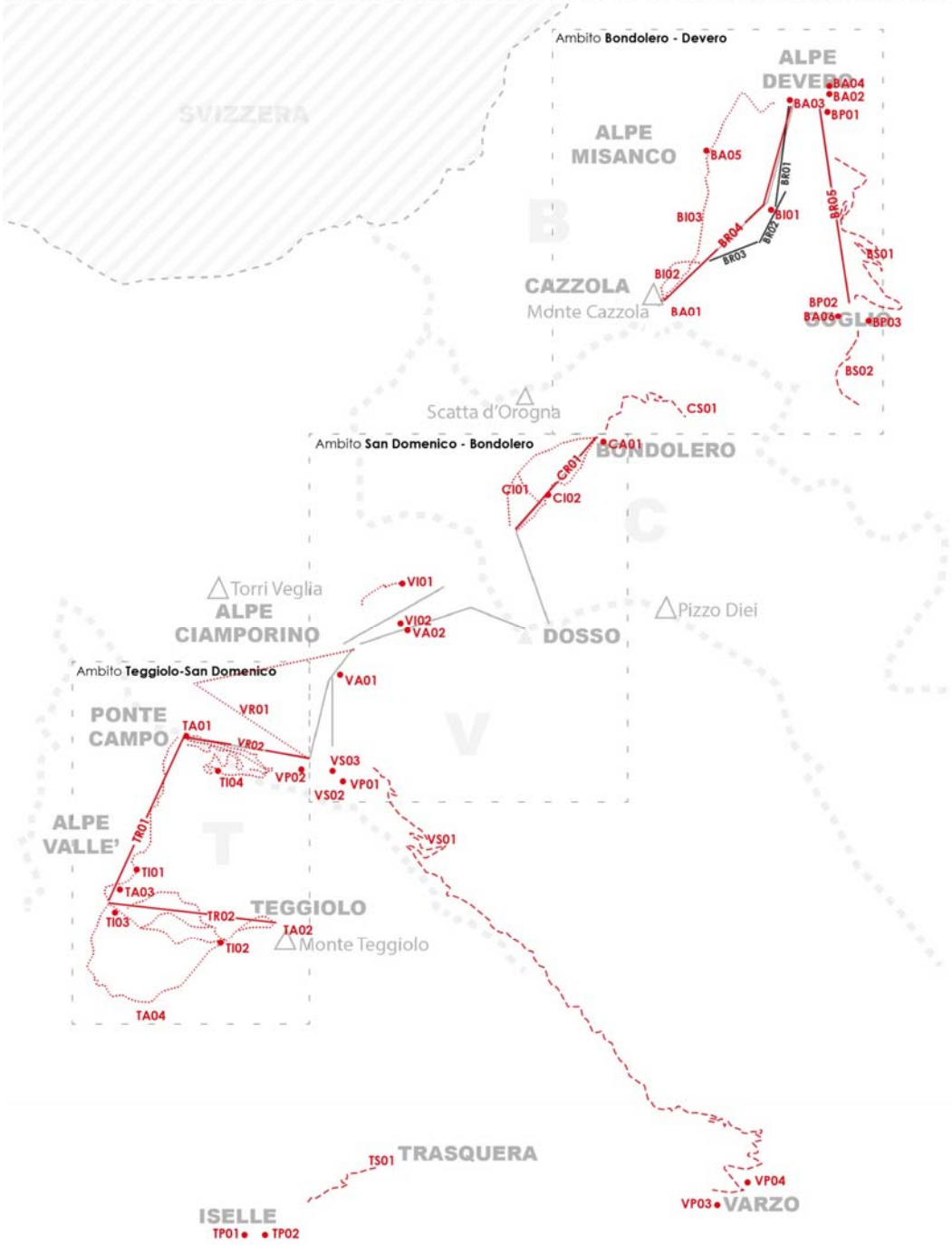
V – VARZO

A01 = ALBERGO / RIFUGIO CASA ROSSA
A02 = ALBERGO / RIFUGIO CIAMPORINO
P04 = PARCHEGGI VARZO

V – VARZO

S02 = CIRCONVALLAZIONE SAN DOMENICO

QUADRO DEGLI INTERVENTI



PREMESSA

Il presente documento comprende le schede degli interventi previsti nel Piano Strategico, inserito all'interno dell'Accordo Territoriale.

Il grado di approfondimento delle ipotesi progettuali è corrispondente al livello di approfondimento proprio degli strumenti di pianificazione di area vasta. Le indicazioni progettuali presenti nelle schede rientrano nella sfera metaprogettuale, utili all'avvio della fase di valutazione del Piano Strategico. Le schede hanno anche l'obiettivo di fornire gli indirizzi strategici alle future scelte progettuali, che dovranno necessariamente essere oggetto di successivi approfondimenti propri delle fasi di definizione progettuale e di autorizzazione. Nel quadro degli interventi non rientrano le opere compensative e gli interventi di manutenzione sulle opere esistenti, che saranno oggetto di definizione e negoziazione nelle successive fasi attuative.

I dati dimensionali, i tracciati e la localizzazione degli interventi si riferiscono ad una prima ipotesi progettuale a livello di studio di fattibilità ed hanno carattere indicativo e dovranno essere definiti nel corso delle successive fasi attuative (Varianti ai PRGC, Progettazione, Valutazione Ambientale e Paesaggistica di ciascun intervento).

Le schede degli interventi comprendono sia le opere proposte dagli Enti territoriali competenti (Provincia, Comuni) che hanno rilevanza strategica, sia le opere che potranno essere realizzate da soggetti attuatori privati.

Fermo restando la linea strategica del Piano e le prescrizioni specifiche che scaturiranno in sede di approvazione dell'Accordo Territoriale, eventuali modifiche dovute al maggior approfondimento progettuale sono ammesse e non costituiranno obbligo di Variante all'Accordo Territoriale.

Nell'ambito dell'iter approvativo dell'Accordo Territoriale si potranno aggiungere/eliminare alcuni interventi, modificare le caratteristiche planimetriche e morfologiche, purché vengano mantenute le scelte strategiche del Piano.

INTERVENTI NEL COMUNE DI BACENO

Prima attuazione

B – BACENO

S01 = ADEGUAMENTO STRADA COMUNALE GOGLIO-DEVERO
S02 = ADEGUAMENTO STRADA SP.74 BACENO - GOGLIO

Medio termine

B – BACENO

A02 = ALBERGO CERVANDONE

Lungo termine

B – BACENO

A01 = PUNTO TAPPA CAZZOLA / BAR
A03 = CENTRO POLIFUNZIONALE PIANA ALPE DEVERO
A04 = STRUTTURA ALBERGHIERA EX NOVO
A05 = RICETTIVITA' DIFFUSA ALPE MISANCO
A06 = RECUPERO STRUTTURA RICETTIVA GOGLIO
I01 = BACINO ED IMPIANTO DI INNEVAMENTO PROGRAMMATO
I02 = PISTE MONTE CAZZOLA + MTB
I03 = SENTIERO E DISCESA SLITTINI
P01 = PARCHEGGI PERTINENZIALI ALPE DEVERO
P02 = AREE PARCHEGGI GOGLIO
P03 = PARCHEGGIO MULTIPIANO GOGLIO
R01 = RIMOZIONE E BONIFICA SEGGIOVIA CAZZOLA
R02 = RIMOZIONE E BONIFICA SCIOVIA CAZZOLA 2
R03 = RIMOZIONE E BONIFICA SCIOVIA CAZZOLA 3
R04 = SEGGIOVIA DEVERO-CAZZOLA
R05 = CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE GOGLIO - DEVERO

PUNTO TAPPA / BAR MONTE CAZZOLA

STRUTTURA DI APPOGGIO MOLTO SNELLA

B A01

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, sommità del Monte Cazzola, 2320 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il progetto del Punto Tappa si colloca in prossimità della vetta del Monte Cazzola.

Dal punto di vista paesaggistico si prevede la realizzazione di una struttura che possa fungere da punto tappa e da punto panoramico, in grado di valorizzare la specificità del luogo come belvedere.

La particolare localizzazione della struttura, infatti, consente di fruire dello straordinario paesaggio circostante, oltreché fungere da punto tappa per le escursioni verso la Scatta d'Orogna, le valli di Misanco e di Buscagna, l'Alpe Devero e l'Alpe Bondolero.

Si prevede la realizzazione di una struttura di appoggio per sciatori ed escursionisti, integrata con la stazione di monte dell'impianto Devero-Cazzola (BR04), inserita nella morfologia del terreno per minimizzare l'impatto visivo. Particolare attenzione sarà rivolta alla qualità architettonica del manufatto e alla sua collocazione rispetto al contesto al fine di valorizzare le relazioni visive.

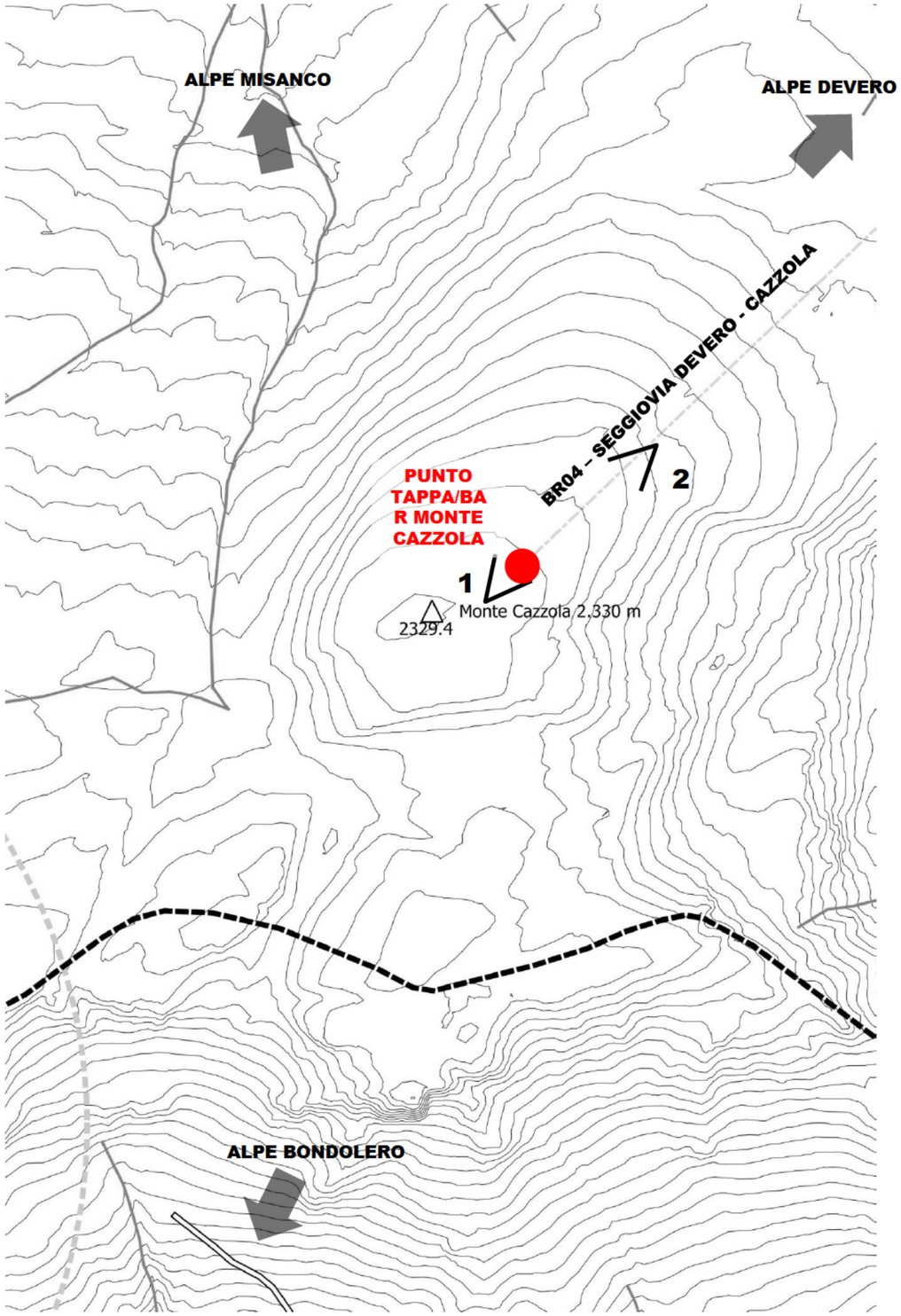
DATI TECNICI

SUL COMPLESSIVA 150 mq

USI E FUNZIONI :

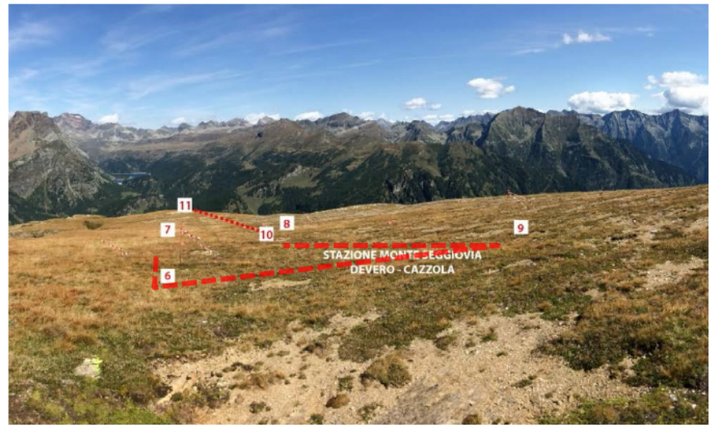
Posto-tappa: bar, locali tecnici, soccorso piste.

INTERFERENZE CON:

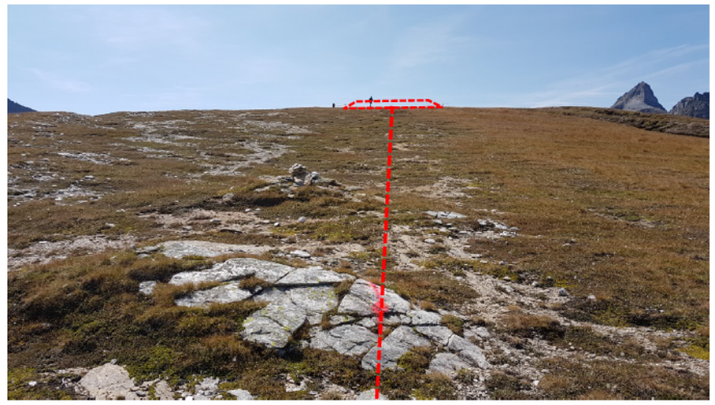


PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 5 000

1



2



STATO DI FATTO CON IPOTESI DI LOCALIZZAZIONE

RIF. PROGETTUALI: CHÄSERUGG BERGSTATION – LA STAZIONE DEI «GRANATI», STAZIONE «TELESCOPIO»

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

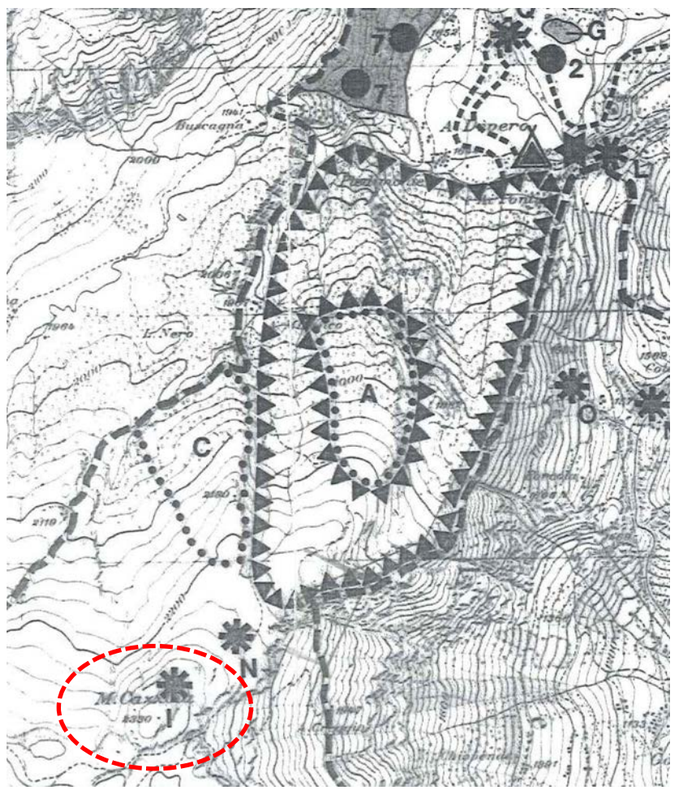
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Sistema di crinali montani principali e secondari , art. 13 NDA
- Vette, art. 13 NDA
- Praterie rupicole, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico: aree sommitali costituenti fondali e skyline, art. 32 NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il Piano Paesistico individua la Punta Cazzola come «Punto Panoramico».



Stralcio del Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero - 2000

PRGC vigente

Il PRGC del Comune di Baceno rimanda al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero per la regolamentazione delle aree interessate dall'impianto.
Individuazione:

- Aree sciabili (art.23 NDA): non compreso

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, in quanto esterno alla fascia di tutela di 50 m prevista per i «Sistema di crinali montani principali e secondari» (art. 13 NDA) e per le Vette (art. 13 NDA). Inoltre tale intervento, configurandosi come struttura tecnica necessaria al funzionamento degli impianti stessi, nonché per la sicurezza degli sciatori ed escursionisti in caso di emergenza, risulterebbe ammissibile dal PPR (art.13 c.12 lett. c) NDA).

Dall'analisi del Piano Paesistico della zona di Salvaguardia non si riscontrano particolari prescrizioni in merito ai punti panoramici. Nel caso specifico la struttura in progetto valorizzerà la vetta del Cazzola come punto panoramico, migliorandone l'accessibilità , la fruizione e le relazioni visive con il contesto.

Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento può rientrare nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti, essendo una struttura necessaria al funzionamento del comprensorio.

Relativamente al PRGC è richiesta una variante nell'ambito dell'adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009); si propone inoltre l'estensione delle attuali aree sciabili e di sviluppo montano fino alla vetta del Cazzola, con la possibilità di realizzare strutture turistiche a supporto del comprensorio con SUL ammissibile pari a 150 mq. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geotecnici e geomorfologici

La dorsale montuosa che separa la Valle del Bondolero a Sud, dall'ampia conca dell'Alpe Devero a Nord, si estende dalla P.ta di Orogna (2448 m s.l.m.), in direzione Est-Nord-Est, passando a Sud del M.te Cazzola (2330 m s.l.m.); la cresta è fortemente asimmetrica: il versante meridionale, che costituisce il fianco sinistro della valle del T. Bondolero, è molto acclive, mentre il versante settentrionale, modellato dall'andamento della scistosità, che immerge a basso angolo verso NNW, presenta pendenze medie decisamente più dolci ed è caratterizzato da una morfologia ondulata.
Il monte Cazzola non è allineato con la cresta montuosa meridionale, ma è posto più a Nord; la morfologia del M.te Cazzola è anch'essa fortemente asimmetrica ed è determinata dal controllo strutturale del substrato; con i fianchi settentrionale e Nord-orientale, dati dal piano inclinato a basso angolo, mentre la vetta è delimitata, ad Est, Sud ed Ovest, da brusche scarpate o pendii acclivi, coincidenti con l'allineamento delle diverse famiglie di discontinuità strutturali; in particolare, il pendio meridionale del M.te Cazzola delimita il fianco di un profondo avvallamento morfologico, orientato in direzione Est-Ovest, dato da una sorta di "graben", che separa il rilievo montuoso dalla cresta meridionale.
L'assetto strutturale dell'area assume un'importanza fondamentale nel definire la morfologia e le condizioni di pericolosità, sia a livello generale che locale, in particolare, oltre alla presenza dell'esteso "graben" di origine tettonica, nella zona del M.te Cazzola (ed in quella dei Passi di Buscagna, posti a Sud), il substrato roccioso è caratterizzato dalla presenza di fratture di detensionamento beanti, di dimensioni, orientazione ed apertura variabili, alcune delle quali formano vere e proprie trincee, spesso poco sviluppate in lunghezza e localmente collegate tra loro da spaccature laterali, a formare un «reticolo»; i bordi sono generalmente in roccia ed il fondo è localmente riempito da materiali detritico-terrosi.
Il fabbricato che ospiterà il punto tappa / bar, nonché la Stazione di Monte del previsto "corridoio infrastrutturale" verrà realizzato in corrispondenza di un settore subpianeggiante alla sommità del M.te Cazzola, a Sud rispetto alla vetta vera e propria; il fabbricato verrà costruito a congrua distanza di sicurezza dalla scarpata acclive meridionale (afferente lo pseudo-graben) e non dovrà essere ubicato in corrispondenza delle fratture beanti, mantenendo un'adeguata distanza dagli elementi strutturali maggiormente significativi.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Dal punto di vista ornitologico, nell'area sono presenti il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*), lo Spioncello (*Anthus spinoletta*) e il Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*), caratteristici delle praterie alpine rade con affioramenti litoidi. Nei pressi del monte nidifica anche il Sordone (*Prunella collaris*), mentre l'Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), trova qui aree di caccia idonee.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area d'intervento è situata sulla porzione sommitale del Monte Cazzola. La zona, in cui vi è un importante sistema di fratture di decompressione glaciale, è caratterizzata principalmente dall'habitat della prateria d'altitudine, in particolare dall'habitat comunitario "6170 praterie basifile subalpine ed alpine". Nell'ambito di tale habitat, sul versante sud della cima del Monte Cazzola è stata rinvenuta un'area di facies a *Carex*. L'habitat della prateria è comunque inframmezzato da affioramenti rocciosi calcarei in coincidenza con le fratture di decompressione glaciale. Nelle vallette nivali poste a Ovest della vetta si registra presenza di vegetazione caratteristica del *Salicetea herbaceae*.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

Impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (*D.P.C.M: 5/12/1997*); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS e quindi verranno predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica (limitazione del disturbo prodotto dagli avventori, divieto di disturbo nelle ore della giornata maggiormente critiche per gli animali selvatici – crepuscolo e ore notturne, assenza di impianti di sonorizzazione nell'area esterna, … – specificatamente nei periodo di maggiore criticità). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova).

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 450.000,00 € (costo parametrico 3000€/mq)

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Piana del Devero, 1650 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

L'albergo in progetto prevede la ri-funzionalizzazione dell'ex Albergo Cervandone, che è stato chiuso nel 1972 e che fino al 2003 è stato di proprietà dell'Enel, ed era utilizzato prevalentemente per le famiglie di chi lavorava nelle centrali idroelettriche.

L'intervento prevede altresì l'aumento di volume che, secondo adeguati criteri progettuali, manterrà la continuità con il tessuto edilizio esistente.

Questa proposta si configura nel Piano Strategico tra gli interventi di riqualificazione dell'offerta turistica, atti a ricevere i soggiorni di lunga permanenza sul territorio, stimolati dal più ampio ventaglio di opportunità turistiche rese accessibili lungo la dorsale Infrastrutturale.

DATI TECNICI

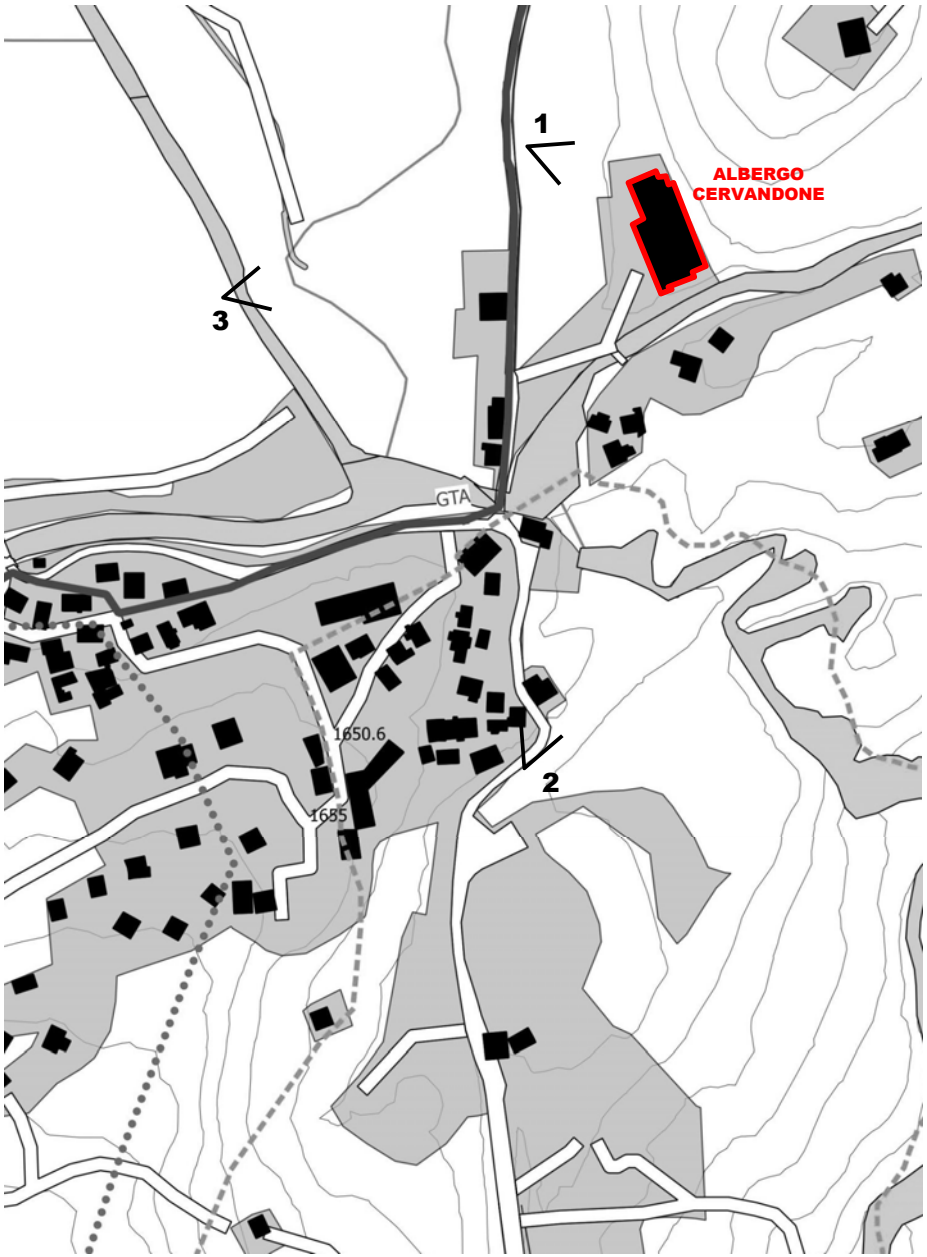
SUL COMPLESSIVA 5000 mq

di cui 2000 mq esistente ; 3000 mq estensione

USI E FUNZIONI :

Albergo con ristorante.

INTERFERENZE CON



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 2 000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell' art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

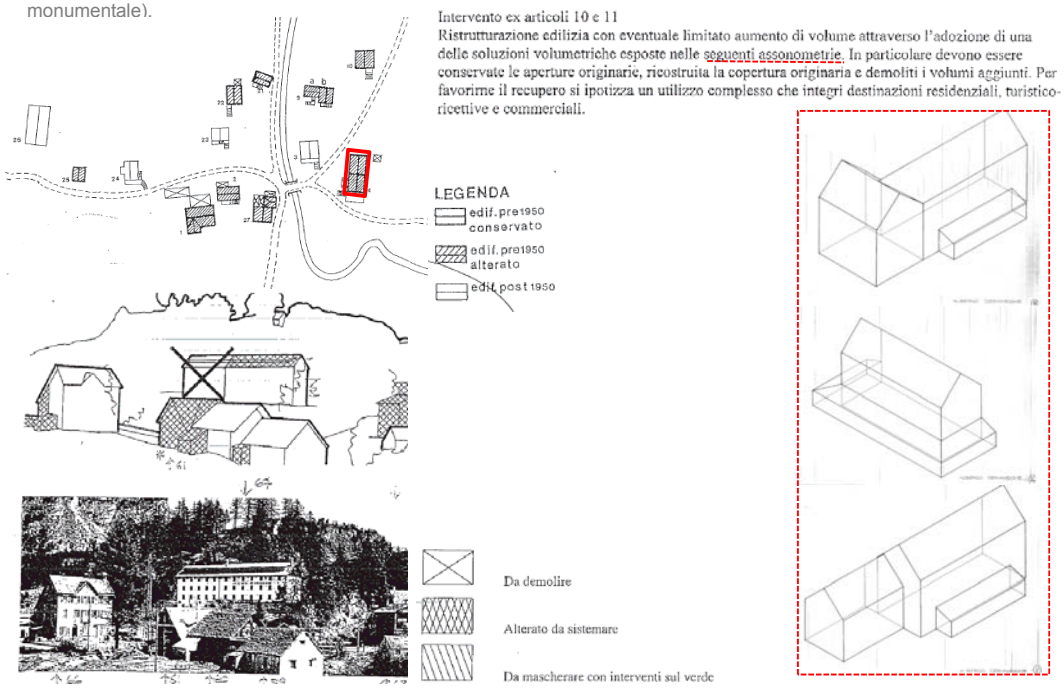
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Zone fluviale interne, art. 14 NDA
- Insediamenti rurali, art. 40 (m.i. 12) NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

L'albergo Cervandone rientra nelle «zone di Interesse antropico», per le quali all'art. 10 delle NDA sono fornite disposizioni e criteri riguardanti gli edifici. In particolare l'edificio è classificato come «pre-50 alterato» (art.10, c.5, lettera e) per il quale alle schede 23-24-25-26-27 sono evidenziate possibilità e limitazioni per il recupero dell'albergo (art. 24 NDA sulla tutela storico monumentale).

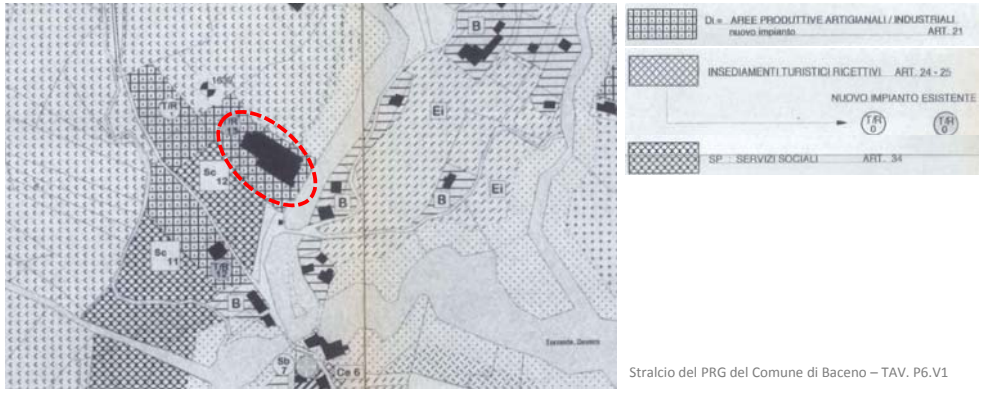


Stralcio del Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia – Devero:locande alberghi e ristoranti – schede 23-27

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Aree produttive» art. 21, con struttura ricettiva esistente art. 24 delle NTA
- Aree di sviluppo montano: non compreso



Stralcio del PRG del Comune di Baceno – TAV. P6.V1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC, la destinazione d'uso turistico ricettiva (art. 24 NTA) permette l'estensione della volumetria esistente del 30% nel rispetto dell'indice di saturazione fondiario di 3 mc/mq consentito sul lotto; considerando il fabbricato esistente, è reso possibile un ampliamento di 600 mq di SUL sullo stesso lotto. Per quanto riguarda le prescrizioni del Piano Paesistico dell'area di Salvaguardia dell'Alpe Devero invece è espressamente prescritto un ampliamento massimo del 20% (art.10, co.5, lettera e NDA), inferiore a quello concesso dal PRG, ed al quale devono essere applicati i criteri indicati alle schede 23/27 e le disposizioni dell'art.10 delle NDA per il rilascio dell'autorizzazione paesistica.
Il progetto prevede una SUL totale di 5000 mq che non può essere garantita dalla capacità edificatoria attuale del lotto. Si rende necessaria l'acquisizione di un altro lotto, possibilmente attiguo che sarà oggetto di variante al PRGC vigente. Il mutato carico insediativo comporta la localizzazione di superfici a standard individuate negli interventi alle schede B P01, BP02, BP03.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella parte N-E dell'abitato di Devero al confine dell'area del SIC/ZPS (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) e pertanto l'incidenza sarà contenuta vista anche la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (D.P.C.M: 5/12/1997); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova presso un'area già urbanizzata al confine dell'area del SIC/ZPS (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca nella piana dell'Alpe Devero, uno delle più grandi alpeggi delle Alpi occidentali. L'area è sfruttata dal punto di vista agricolo, con prati da sfalcio e pascoli, ascrivibili all'habitat comunitario "6520 praterie montane subalpine a *Trisetum flavescens*"ed è circondata da lariceti: su rodoreto vaccinieto habitat 9420.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Nidificano specie di interesse conservazionistico legate ad ambienti aperti ed ecotonali, come il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*), lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), il Verzellino (*Serinus serinus*) e il Fanello (*Carduelis cannabina*). Presenti anche il Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*), il Crociere (*Loxia curvirostra*) e il Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). L'erpetofauna annovera la Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*) e il Rospo comune (*Bufo bufo*), mentre tra gli elementi di pregio dell'entomofauna si segnalano la rara *Somatochlora arctica*, libellula legata alle torbiere alpine, e due farfalle Apollo (*Parnassius apollo* e *P. mnemosyne*). Tra i chirotteri, sono presenti il raro Barbastello (*Barbastellus barbastellus*), qui svernante, e il Serotino di Nilsson (*Eptesicus nilssoni*).

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

L'intervento, di iniziativa pubblica, è subordinato all'individuazione di un soggetto attuatore o alla sua alienazione, entrambi mediante procedura di evidenza pubblica.

Nelle fasi successive all'Accordo Territoriale dovranno essere messe a punto le procedure e le fonti di finanziamento.

Soggetto attuatore: iniziativa pubblica, da definire nelle fasi successive

Stima dei costi : 12.500.000,00 € (costo parametrico 2500€/mq)

CENTRO POLIFUNZIONALE - PIANA ALPE DEVERO

CENTRO FONDO, NOLEGGIO, CENTRO FITNESS, BAR E RISTORANTE, LOCALI TECNICI IMPIANTI, RICOVERO BATTIPISTA, MAGAZZINO RICAMBI, OFFICINA

B A03

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Piana del Devero, 1640 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di un agglomerato polifunzionale con funzioni di centro fondo, info-point, punto ristoro, noleggio, ricovero per i mezzi e locali tecnici. Il centro fondo sarà composto di due spogliatoi, docce ed una piccola palestra.

Nel Piano Strategico, tale proposta si configura tra gli interventi finalizzati ad incentivare la permanenza turistica più duratura, fornendo un'offerta differenziata sul territorio.

La struttura polifunzionale si articola tra diversi volumi, che per forma e dimensione si ispireranno all'edificato esistente. Gli interventi edilizi dovranno seguire determinati criteri progettuali, atti ad assicurare la coerenza paesaggistica di caratteri tradizionali del contesto.

DATI TECNICI

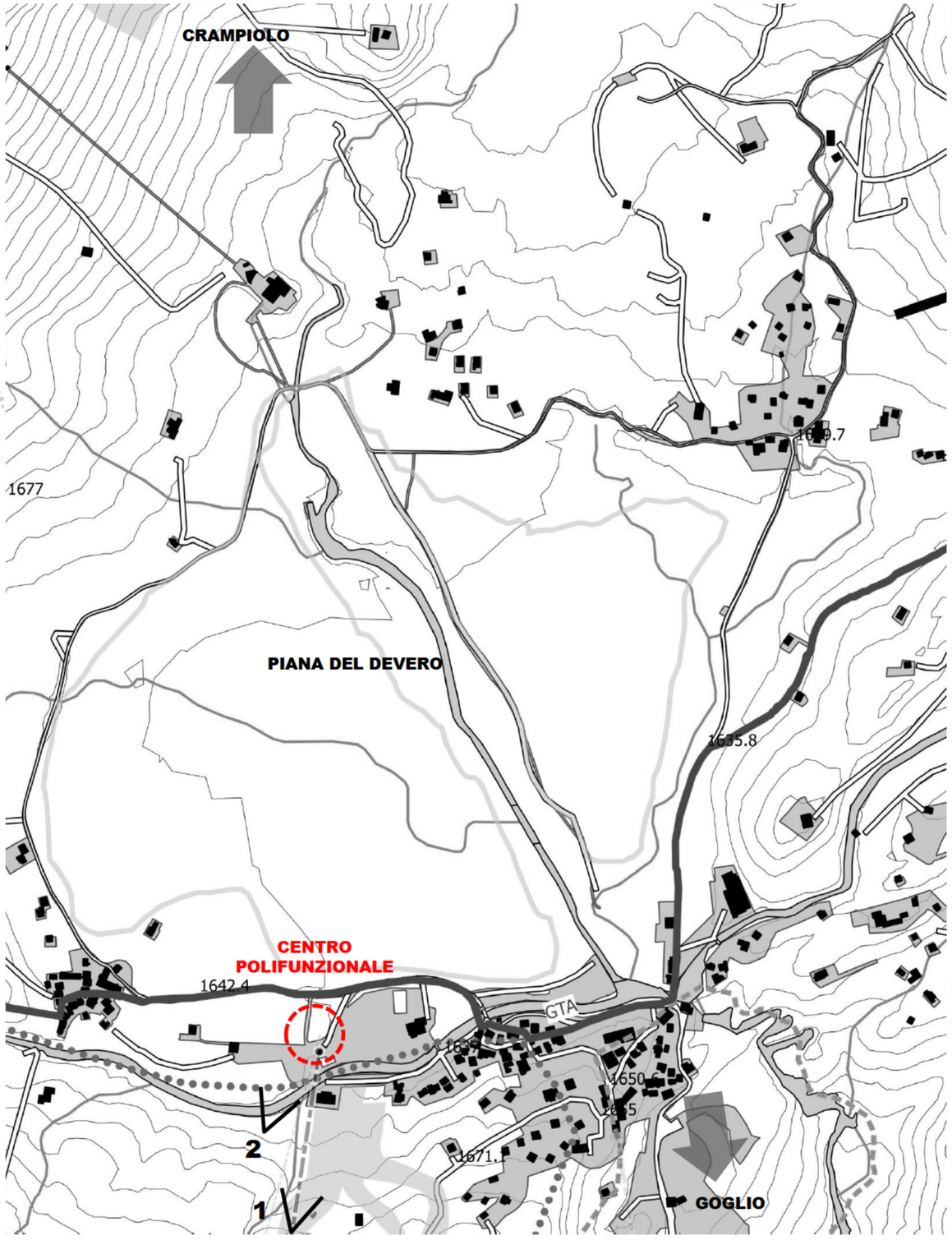
SUL COMPLESSIVA 2 500 mq

USI E FUNZIONI:

Bar-ristorante, locali tecnici, di soccorso piste, ricovero battipista, centro fondo con palestra.

INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

ORTOFOTO

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm

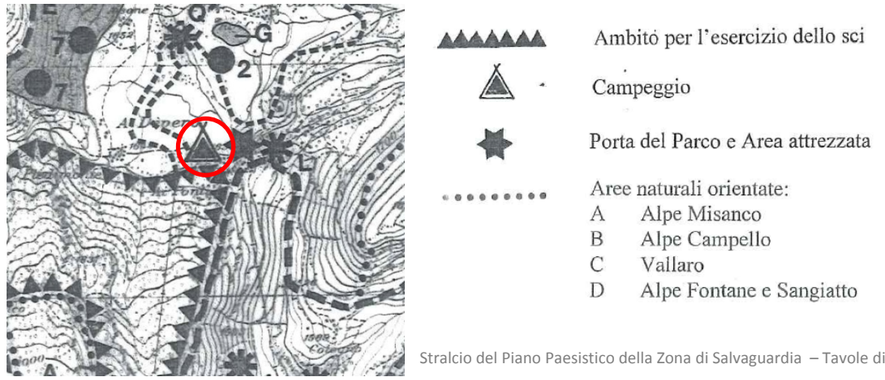
INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art. 14 NDA
- Villaggi di montagna, art. 40 (m.i.12)

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

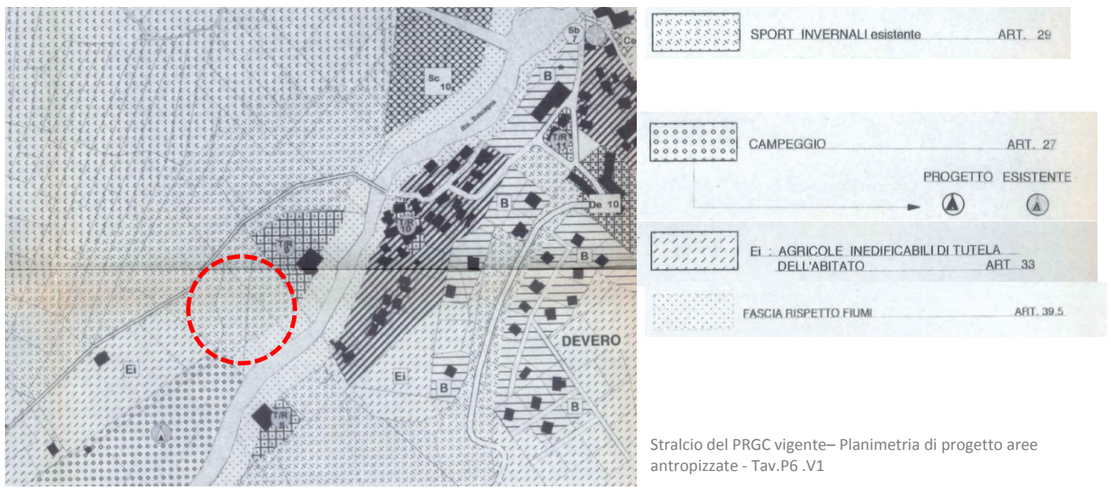


Stralcio del Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia – Tavole di piano- Tav. 1

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Sport invernali», art. 29 NTA
- Aree di sviluppo montano: non compreso



Stralcio del PRGC vigente– Planimetria di progetto aree antropizzate - Tav.P6 .V1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC l'inquadramento urbanistico attuale ammette la realizzazione di piccole costruzioni a servizio agli sport invernali (art. 29 NTA), ma è richiesta una variante di adeguamento per l'inserimento di una prescrizione specifica a destinazione turistico ricettiva che ammetta una SUL pari a 2500 mq.
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), non ci sono prescrizioni che interessano l'intervento.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione verifica procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geomorfologici ed idrogeologici

Il nuovo Centro Polifunzionale, latistante la prevista Stazione di Valle del nuovo impianto di Linea "Devero-Cazzola", verrà realizzato nel fondovalle dell'Alpe Devero, in un settore morfologicamente pianeggiante, in sinistra idrografica del Rio Buscagna che drena il versante montuoso meridionale; secondo quanto riportato dagli elaborati geologici del PRG di Baceno, la struttura verrà realizzata al limite esterno delle aree potenzialmente interessabili da fenomeni di esondazione del suddetto corso d'acqua (laminazioni a bassa energia e battenti decimetrici), nell'ambito di un'area che, dal punto di vista della Classificazione di Sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica, è classificata in Classe IIIB2 (fascia di terreni in fregio al Rio Buscagna) ed in Classe II (allontanandosi dal corso d'acqua). Non vi sono altri elementi di pericolosità geomorfologica.
A supporto della progettazione, dovranno essere programmate appropriate indagini geognostiche per definire la sequenza litostratigrafica dei depositi alluvionali e le loro caratteristiche geotecniche, nonché la soggiacenza della falda freatica, provvedendo inoltre a verificare il grado di pericolosità idraulica legato alla presenza del corso d'acqua e fornendo le necessarie indicazioni tecniche, atte a minimizzare od annullare l'eventuale rischio per la nuova struttura.

ASPETTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella parte W dell'abitato di Devero, all'interno del SIC/ZPS (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) e pertanto l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, impianto di sonorizzazione, utensili per la preparazione sci, …). e dalle specifiche attività previste all'interno dell'edificio (in particolare officina, movimentazione dei mezzi battipista, centro fitness, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'edificio (anche dal punto di vista del layout delle diverse aree che lo comporranno) e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (D.P.C.M: 5/12/1997); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS (area già soggetta a disturbo antropico) ma verranno in ogni caso predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

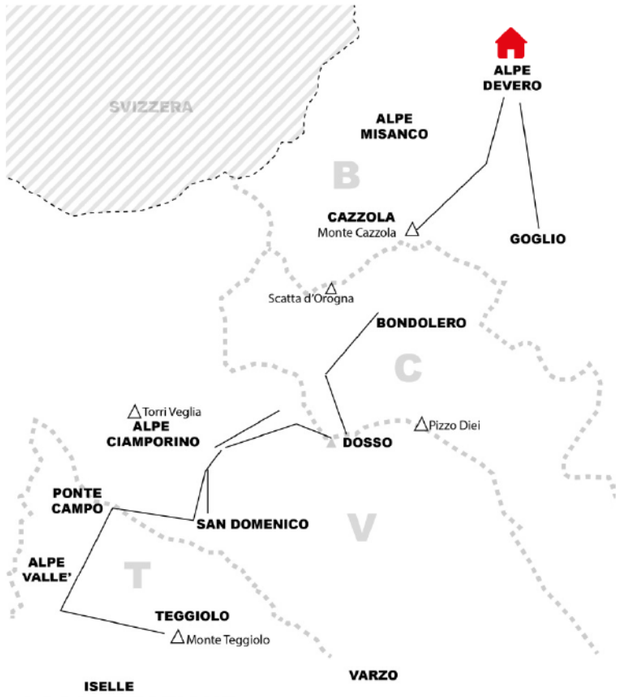
Nidificano specie di interesse conservazionistico legate ad ambienti aperti ed ecotonali, come il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*), lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), il Verzellino (*Serinus serinus*) e il Fanello (*Carduelis cannabina*). Presenti anche il Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*), il Crociere (*Loxia curvirostra*) e il Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). L'erpetofauna annovera la Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*) e il Rospo comune (*Bufo bufo*), mentre tra gli elementi di pregio dell'entomofauna si segnalano la rara *Somatochlora arctica*, libellula legata alle torbiere alpine, e due farfalle Apollo (*Parnassius apollo* e *P. mnemosyne*). Tra i chirotteri, sono presenti il raro Barbastello (*Barbastellus barbastellus*), qui svernante, e il Serotino di Nilsson (*Eptesicus nilssoni*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca nella piana dell'Alpe Devero, uno delle più grandi alpeggi delle Alpi occidentali. L'area è sfruttata dal punto di vista agricolo, con prati da sfalcio e pascoli, ascrivibili all'habitat comunitario "6520 praterie montane subalpine a *Trisetum flavescens*"ed è circondata da lariceti: su rodoreto vaccinieto habitat 9420. All'interno della piana, in corrispondenza delle aree non storicamente drenate per la costituzione dei prati, sono presenti nuclei dell'originaria torbiera (habitat 7230)

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 4.500.000,00 € (costo parametrico 1800€/mq)



LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Piana del Devero, 1650 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di una struttura ricettiva ex novo, localizzata a nord-est dell'ex Albergo Cervandone, il cui recupero è previsto alla scheda B A02.

Il progetto è pensato per completare l'offerta ricettiva dell'Alpe Devero, ospitando un'utenza diversa rispetto a quella destinata alla struttura prevista per il recupero del Cervandone (B A02).

L'intervento dovrà assicurare la coerenza con i caratteri tradizionali degli edifici e del contesto secondo adeguati criteri progettuali.

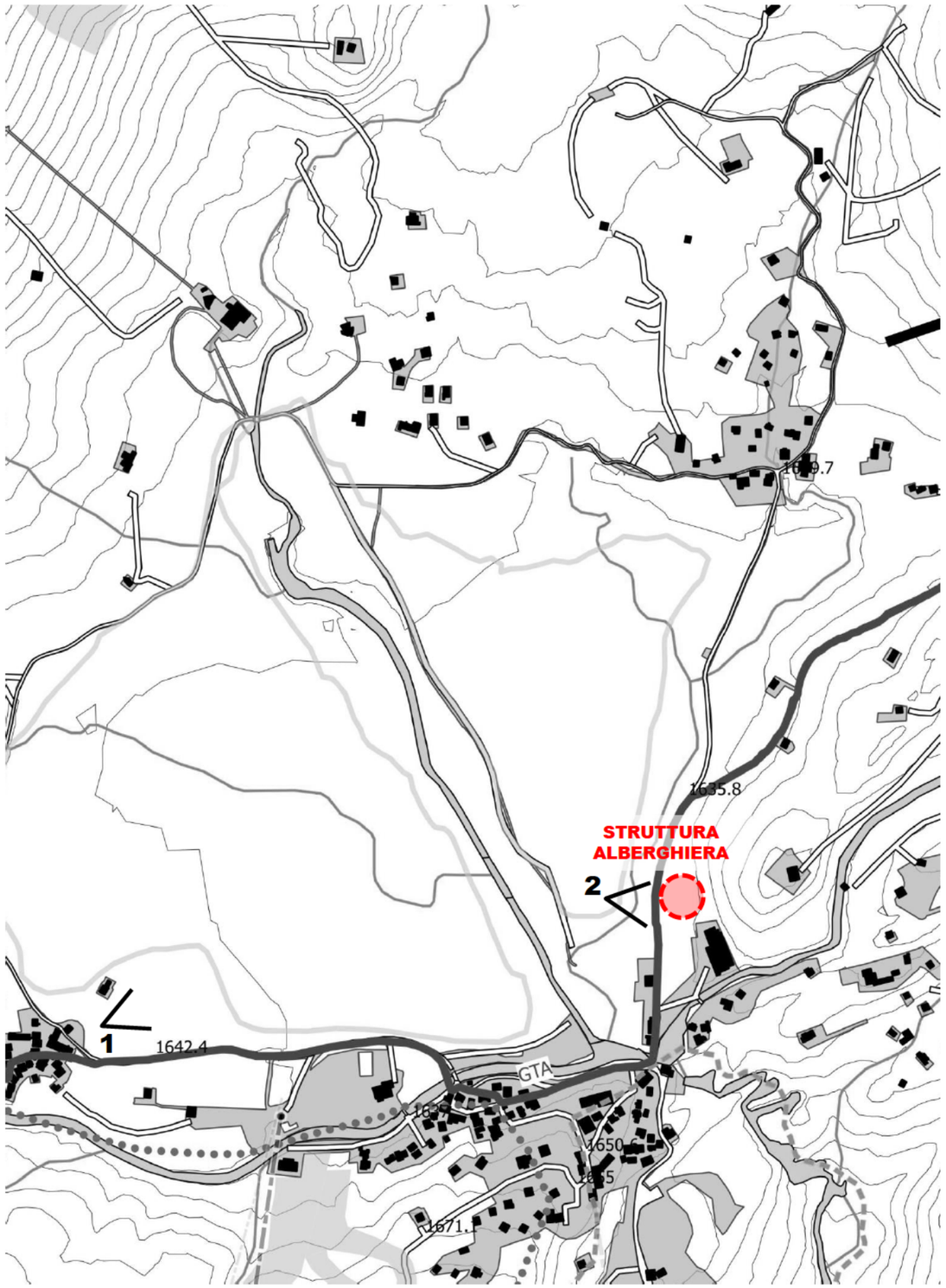
Questa proposta si configura nel Piano Strategico tra gli interventi di riqualificazione dell'offerta turistica, atti a ricevere i soggiorni di lunga permanenza sul territorio, in relazione al maggior numero di attività rese accessibili attraverso la dorsale Infrastrutturale.

DATI TECNICI

SUL	2100 mq di nuova costruzione
USI E FUNZIONI	Albergo

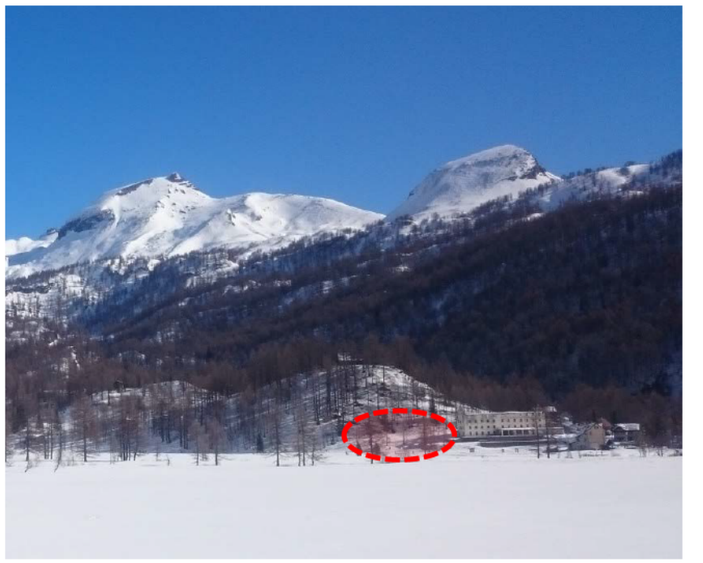
INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1



2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Zone fluviale interne, art. 14 NDA
- Insediamenti rurali, art. 40 (m.i. 12) NDA

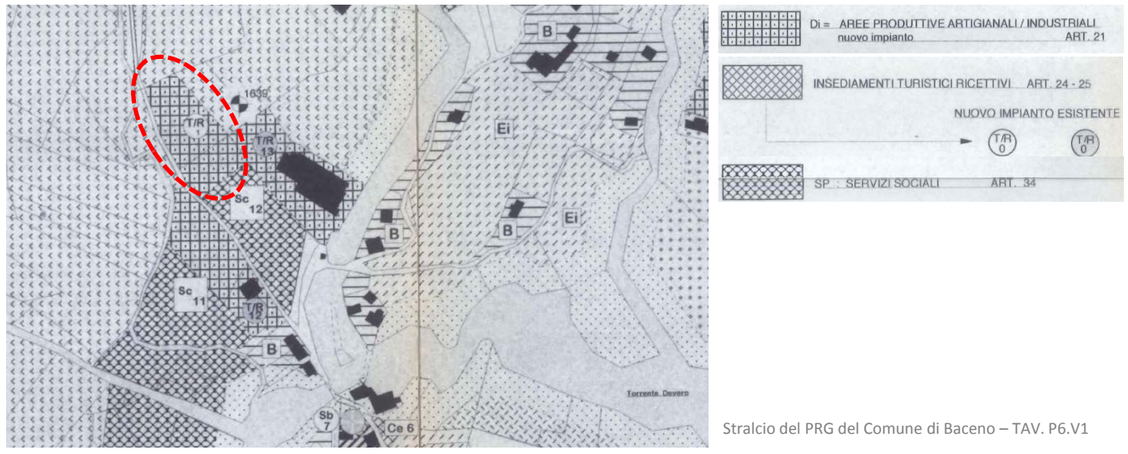
Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Stralcio del Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero – Allegato cartografico n.2 «Rilevanza percettiva dei nuclei, ricettività ed attività di servizio»

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Aree produttive» art. 21, con previsione di nuovi insediamenti turistico ricettivi art. 25 delle NTA
- Aree di sviluppo montano: non compreso



Stralcio del PRG del Comune di Baceno – TAV. P6.V1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC, la destinazione d'uso turistico ricettiva (art. 25 NTA), prescrive un indice fondiario di 1,5 mc/mq per nuovi impianti che, sull'area individuata, permetterebbe l'inserimento di una struttura ricettiva di circa 3750 mc pari a 1250 mq di SUL. Ai fini della sostenibilità dell'intervento si necessita di una ulteriore volumetria pari a 2550 mc che non può essere garantita dalla capacità edificatoria attuale del lotto. Si rende necessaria l'acquisizione di un altro lotto che costituirà variante al PRGC in merito alla modifica della destinazione d'uso ed il trasferimento dei diritti edificatori. L'aumento del carico insediativo comporta la localizzazione di superfici a standard individuate negli interventi BP01, BP02, BP03. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Al margine orientale della Piana dell'Alpe Devero, a lato del fabbricato abbandonato, un tempo sede dell'Albergo Cervandone (il quale è a sua volta oggetto di progetto di recupero – vedi Scheda B A02) è prevista la costruzione di una nuova struttura ricettiva, nell'ambito di un'area che, dal punto di vista della Classificazione di Sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica, ricade entro il margine dei terreni ascritti della Classe I.
Il nuovo edificio verrà realizzato al piede di una dorsale morfologica allungata in direzione NE-SW, caratterizzata da fianchi boscati e profilo dolce, priva di evidenze morfologiche di dissesto in atto o potenziale; l'area in oggetto risulta sopraelevata di qualche metro, rispetto alla piana del Devero, pertanto, è naturalmente protetta nei confronti degli episodi di ristagno e risalita d'acqua di falda, che caratterizzano le zone morfologicamente depresse del fondovalle.
La costruzione del nuovo edificio, comporterà presumibilmente modesti scavi di sbancamento nei depositi di copertura, con riporti di materiali nell'intorno, regolarizzando l'area circostante; sarà inoltre necessario valutare la necessità di dover realizzare modeste opere di regimazione, atte a raccogliere le eventuali acque meteoriche di ruscellamento diffuso, provenienti dal retrostante pendio orientale.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) ma verranno in ogni caso predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (D.P.C.M. 5/12/1997); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno dell'area del SIC/ZPS (area già soggetta a disturbo antropico) e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Nidificano specie di interesse conservazionistico legate ad ambienti aperti ed ecotonali, come il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*), lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), il Verzellino (*Serinus serinus*) e il Fanello (*Carduelis cannabina*). Presenti anche il Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*), il Crociere (*Loxia curvirostra*) e il Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). L'erpetofauna annovera la Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*) e il Rospo comune (*Bufo bufo*), mentre tra gli elementi di pregio dell'entomofauna si segnalano la rara *Somatochlora arctica*, libellula legata alle torbiere alpine, e due farfalle Apollo (*Parnassius apollo* e *P. mnemosyne*). Tra i chirotteri, sono presenti il raro Barbastello (*Barbastellus barbastellus*), qui svernante, e il Serotino di Nilsson (*Eptesicus nilssoni*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca nella piana dell'Alpe Devero, uno delle più grandi alpeggi delle Alpi occidentali. L'area è sfruttata dal punto di vista agricolo, con prati da sfalcio e pascoli, ascrivibili all'habitat comunitario "6520 praterie montane subalpine a *Trisetum flavescens*" ed è circondata da lariceti su rodoreto vaccinieto, habitat 9420. In particolare la nuova struttura si colloca in un'area di transizione tra la prateria ed il lariceto, in adiacenza ad area già edificata.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 5.250.000,00 € (costo parametrico 2500€/mq)

RICETTIVITA' DIFFUSA ALPE MISANCO

RECUPERO ALPEGGIO CON RIPRISTINO UNITA' ABITATIVA PER RICETTIVITA' DIFFUSA – ALPE MISANCO

B A06

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Alpe Misanco 1907 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Si suggerisce il recupero di uno o più fabbricati dell'Alpe Misanco, da parte del Comune di Crodo ente che ne detiene la proprietà, finalizzato all'attività extra alberghiera di tipo diffuso.

Il restauro conservativo degli edifici permetterà l'utilizzo per fini turistici di piccole unità abitative, mantenendo l'impianto attuale dei locali.

Tale proposta rientra nell'ambito delle attività trasversali alla pratica estiva dell'alpeggio, svolte in totale equilibrio con esso, e finalizzata alla fruizione e valorizzazione degli edifici durante tutto l'arco dell'anno.

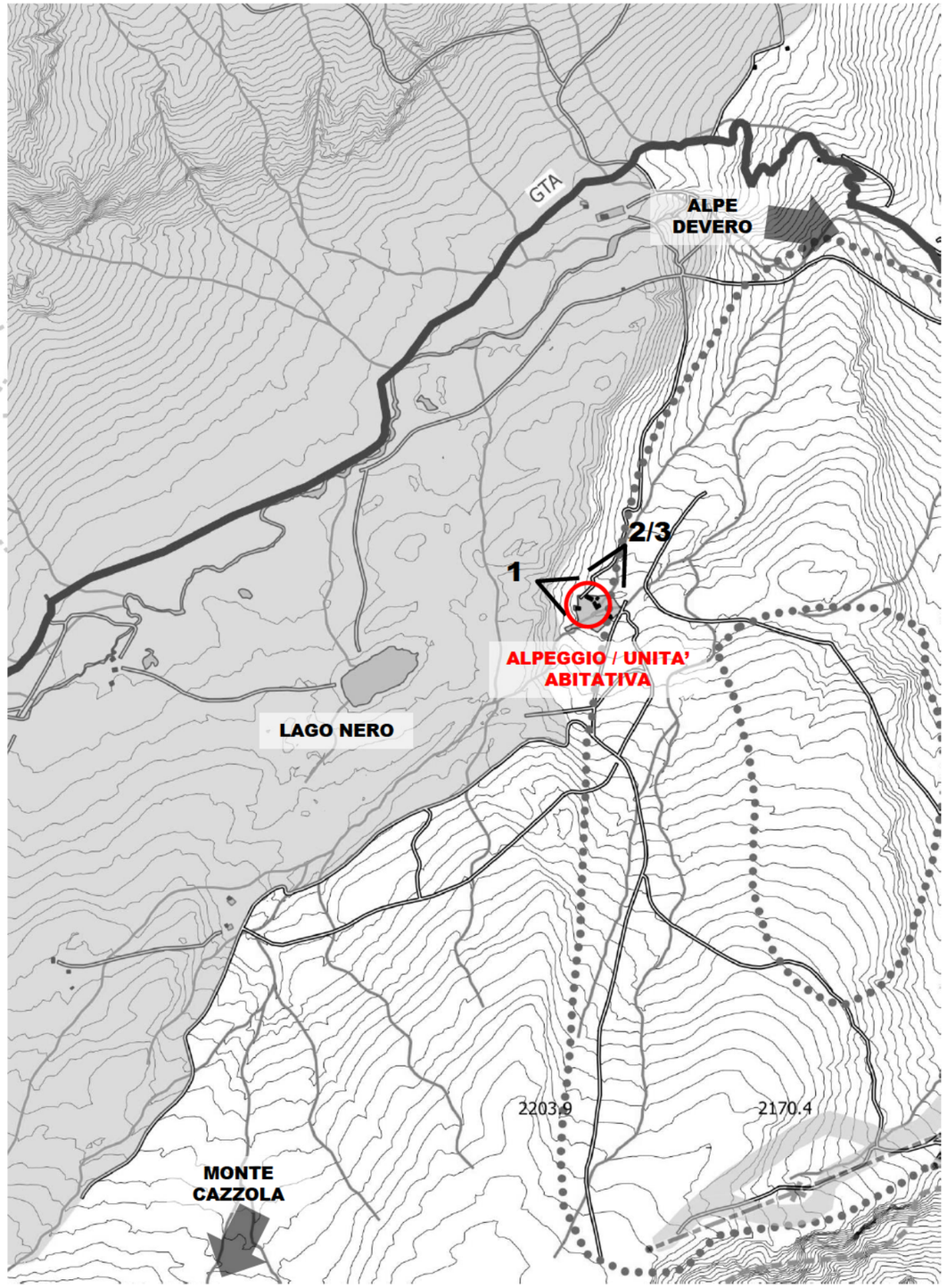
Tali interventi si inseriscono nel progetto di valorizzazione territoriale con l'obiettivo di estendere il coinvolgimento anche a soggetti privati.

DATI TECNICI

SUL	Recupero esistente senza aumento di volume

INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 10 000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

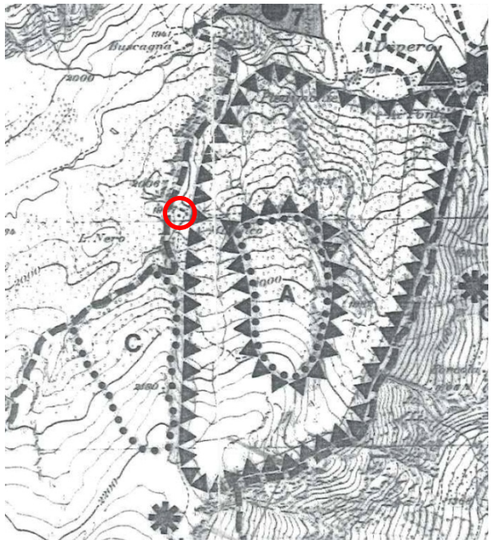
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Prati, pascoli e cespuglieti, art. 19 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna (SS72) , art. 26 delle NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Area individuata all'interno del confine della «Zona di Salvaguardia» per la quale non ci sono prescrizioni specifiche. Si rimanda tuttavia all'art. 22 delle NDA per quanto riguarda le disposizioni in merito al turismo nella Zona di Salvaguardia.



Stralcio del Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia – Tavole di piano- Tav. 1

PRGC vigente

Per l'area individuata, il PRGC rimanda al Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero.

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero). Uso civico del Comune di Crodo. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero è ammesso il recupero di edifici pre-50 (art.24 NDA), anche cambiandone la destinazione d'uso, purché il restauro rispetti modalità e tecniche costruttive originarie (art.10 NDA). Inoltre la proposta, coerentemente con il suddetto Piano, mira al riequilibrio dei flussi turistici all'interno della Zona di Salvaguardia, e la realizzazione di aree attrezzate per la sosta e servizi per una limitata ricettività (art.22 NDA).

L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049.

Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, impianti per la eventuale attività lattiero-casearia, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (D.P.C.M: 5/12/1997); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS e quindi verranno predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica (limitazione del disturbo prodotto dagli avventori, divieto di disturbo nelle ore della giornata maggiormente critiche per gli animali selvatici – crepuscolo e ore notturne, assenza di impianti di sonorizzazione nell'area esterna, … – specificatamente nei periodo di maggiore criticità). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

La contemporanea presenza di habitat umidi, ecotonali e boschivi rende l'area idonea alla nidificazione di specie di interesse conservazionistico come il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix),* Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta caprogrosso (*Aegolius funereus*) e il Prispolone (*Anthus trivialis).* Presenti anche il Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), la Bigiarella (*Sylvia curruca*) ed il Crociere (*Loxia curvirostra*). Tra i mammiferi, l'area è idonea sia ai Cervidi (*Capreolus capreolus* e *Cervus elaphus*), che allo svernamento del Camoscio (*Rupicapra rupicapra*). Potenzialmente presenti alcuni pipistrelli tipici delle foreste alpine come *Eptesicus nilssoni* (colonia riproduttiva segnalata presso l'Alpe Devero), *Myotis mystacinus* e *M. nattereri,* oltre che a *M. daubentoni,* specie che foraggia in ambienti acquatici. L'erpetofauna, favorita dalla presenza di torbiere e del Lago Nero, è rappresentata dalla Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*), dalla Rana agile (*Rana temporaria*) e dal Tritone alpestre (*Ichtyosaura alpestris*). Tra gli elementi di spicco dell'entomofauna, si osservano *Libellula quadrimaculata* e *Somatochlora alpestris*.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area di intervento si colloca nei pressi dell'Alpe Misanco, in area prativa caratterizzata dall'habitat della prateria montana a Trisetum flavescens, (habitat 6520) A cornice, sulla pendice destra della valle, in situazione ecotonale vi sono boschi subalpini del Larici-Cembretum (habitat 9420) e arbusteti di Rhododendron, Vaccinium) (habitat 4060).

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

L'intervento, di iniziativa pubblica, potrà essere subordinato all'individuazione di un soggetto attuatore o alla sua alienazione, entrambi mediante procedura di evidenza pubblica.

Nelle fasi successive all'Accordo Territoriale dovranno essere messe a punto le procedure e le fonti di finanziamento.

RECUPERO STRUTTURA RICETTIVA GOGLIO

RECUPERO STRUTTURE ESISTENTI, BAR, RISTORANTE CAMERE - GOGLIO **B A07**

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Frazione di Goglio,1070 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Recupero della struttura ricettiva esistente «Villa Gina» situata a Goglio.

L'intervento prevede l'ammodernamento dei locali e il miglioramento dell'aspetto generale dell'edificio senza incremento di volume.

All'interno del Piano Strategico, la proposta si configura fra gli interventi finalizzati al decongestionamento dell'Alpe Devero, congiuntamente alla realizzazione del corridoio infrastrutturale Goglio-Devero (scheda BR05) che permetterebbe l'accesso senz'auto alla zona, supportato da nuovi parcheggi previsti nella frazione di Goglio (schede BP02 e BP03).

DATI TECNICI

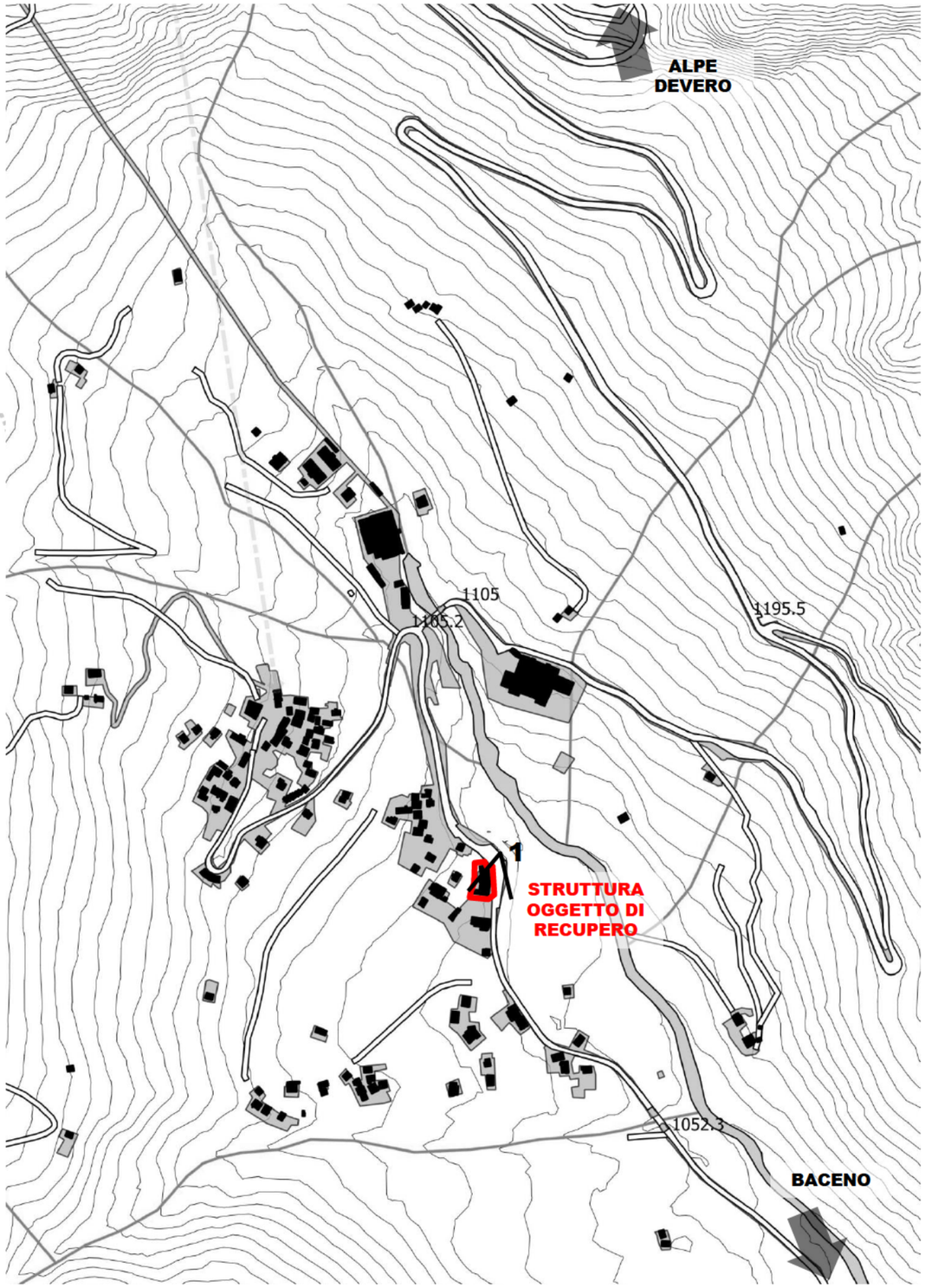
SUL	Recupero 1200 mq SUL esistente senza aumento di volumetria

USI E FUNZIONI:

Ristorante ed albergo

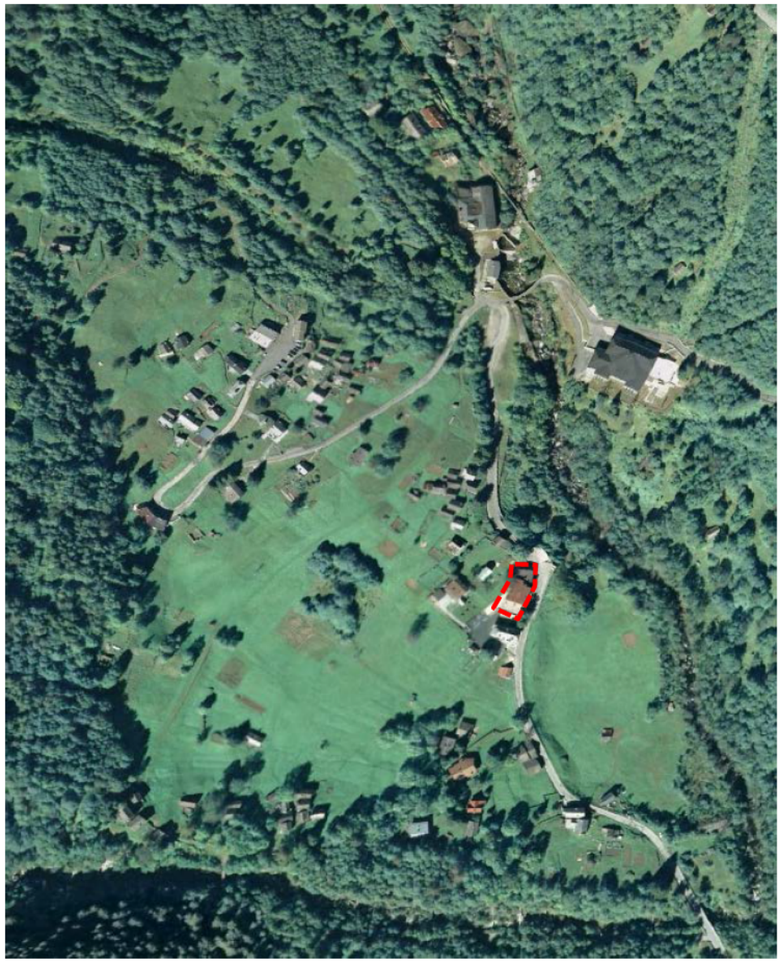
NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

ORTOFOTO



1

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art. 14 NDA
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali (SS35) , art. 35 delle NDA
- Relazioni visive tra insediamento e contesto (SC2- Sistemi di nuclei costruiti di costa o di fondovalle, leggibili nell'insieme o in sequenza), art. 31 delle NDA
- Morfologie insediative (m.i.12 - villaggi di montagna), art.40 delle NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il fabbricato oggetto di recupero si trova all'esterno del confine della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero.

PRGC vigente

Individuazione: zona «Insediamenti turistici ricettivi», art.24 delle NTA

Stralcio del PRGC vigente– Planimetria di progetto aree antropizzate - Tav.P5 - Goglio

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC, l'intervento è in linea con l'attuale destinazione d'uso (art. 24 delle NTA); non comportando aumento di volume e di posti letto, gli standard urbanistici esistenti sono considerati sufficienti.

L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella parte E dell'abitato di Goglio, a circa 1 km dal SIC/ZPS (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) e pertanto l'incidenza sarà contenuta vista anche la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (D.P.C.M. 5/12/1997); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova presso un'area già urbanizzata a circa 1 km dall'area del SIC/ZPS (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO – ASPETTI FAUNISTICI

La presenza di pareti rocciose nell'alta Valle Devero è idonea alla Rondine montana (*Ptyonoprogne rupestris*), che potrebbe occasionalmente sfruttare gli edifici del paese come sito di nidificazione. Tra i mammiferi, l'abitato offre siti *roost* per chirotteri forestali e sinantropici come il Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*), la Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*), il Vespertilio di Brandt (*Myotis brandtii*) e il Vespertilio mustacchino (*M. mystacinus*), mentre le pareti che caratterizzano l'area sono idonee al foraggiamento del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento riguarda un edificio esistente in area urbanizzata. Gli aspetti naturalistici non rilevano.

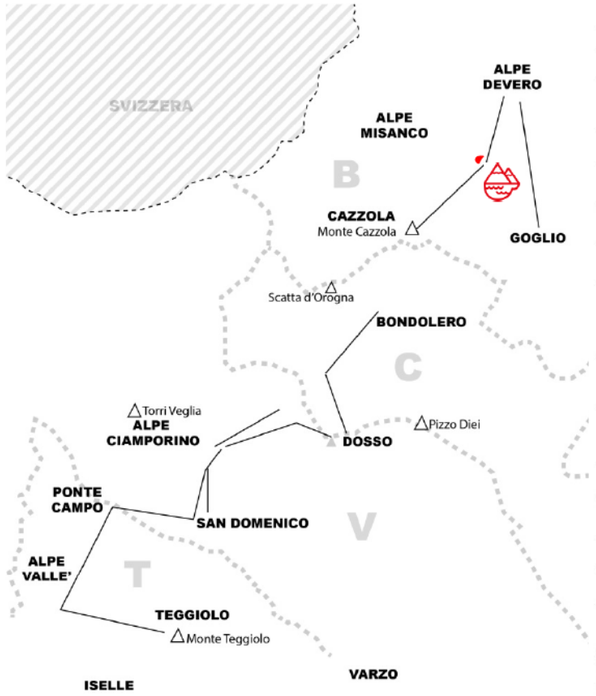
MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima di massima dei costi : 2.160.000,00 € (costo parametrico 1800€/mq)

BACINO E IMPIANTO INNEVAMENTO PROGRAMMATO

AREA MONTE CAZZOLA

B I01



LOCALIZZAZIONE

Comune dii Baceno, area Monte Cazzola, 1950 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il progetto riguarda la realizzazione di un serbatoio interrato di accumulo e della rete impiantistica per l'innevamento programmato, con approvvigionamento di acqua proveniente da scioglimento.

La localizzazione ipotizzata è ottimale in quanto sfrutta un avvallamento naturale del terreno posizionato a quota intermedia rispetto alle piste.

Tale proposta si inserisce nel piano strategico come uno degli interventi a supporto delle piste da sci esistenti ed in progetto, finalizzati all'ammodernamento e alla razionalizzazione delle aree di sviluppo montano esistenti.

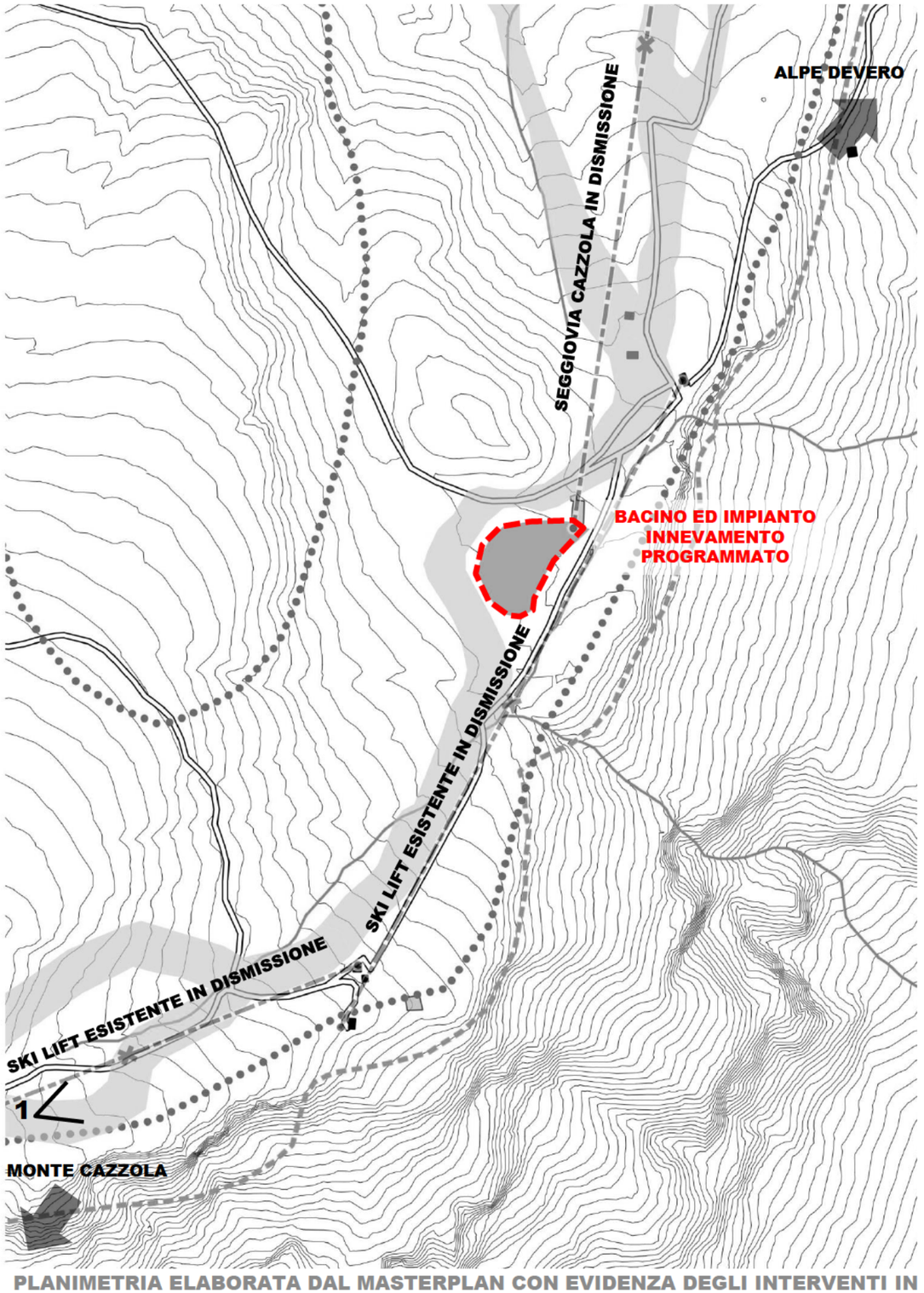
La soluzione tecnica adottata prevede la realizzazione del bacino di accumulo interrato. La sistemazione superficiale sarà realizzata con tecniche di ingegneria naturalistica.

DATI TECNICI

SUPERFICIE	5 000 mq
VOLUME	20 000 mc

INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

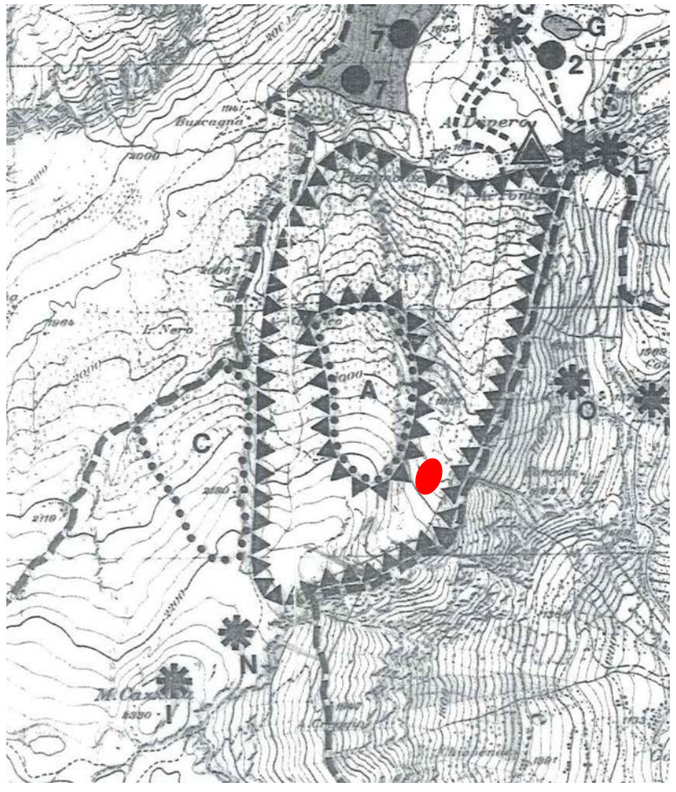
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna (SS72), art. 26 NDA



Stralcio del Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero - 2000

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

L'area interessata dal bacino in progetto riguarda «l'ambito per l'esercizio dello sci» normato dal Piano Paesistico all'art.23 NDA.

PRGC vigente

Il PRGC del Comune di Baceno rimanda al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero per la regolamentazione delle aree interessate dall'impianto.
Individuazione:

- Aree sciabili (art.23 NDA): compreso

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, in quanto esterno alla fascia di tutela di 50 m prevista dal PPR per il «Sistema di crinali montani principali e secondari» e per le Vette (art. 13 NDA).
Il PRGC vigente non stabilisce prescrizioni sull'area oggetto d'intervento, ma demanda alle disposizioni del Piano Paesistico.
L'intervento risulta altresì coerente con il Piano Paesistico della zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero, in quanto il bacino e l'impianto per l'innevamento programmato si collocano all'interno dell'ambito previsto per l'esercizio dello sci.
In merito alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento può rientrare nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti.

L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi e pareri specialistici.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Attivazione procedura verifica V.I.A.(categoria A1 n.2)
- Attivazione verifica procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geomorfologici, idrogeologici ed idraulici

Il nuovo bacino artificiale interrato, a servizio delle piste sciistiche del comprensorio dell'Alpe Devero, verrà realizzato a monte (Sud) della Stazione intermedia dell'impianto "Devero-Cazzola", nella fascia altimetrica all'incirca compresa tra le isoipse 1950.0÷2000.0 m s.l.m., nell'ambito di un settore di versante moderatamente acclive, caratterizzato dalla presenza del substrato roccioso subaffiorante (estesamente ricoperto da una esile coltre di suolo vegetale, colonizzato da vegetazione erbacea e cespugliosa); il substrato affiora al fondo delle incisioni morfologiche e lungo il sovrastante versante occidentale.

Allo stato attuale, è stata solo perimetrata, in maniera indicativa, l'area al cui interno verrà realizzato il bacino di accumulo artificiale, che sarà costituito da un serbatoio interrato, prevedendo il ripristino dello stato dei luoghi attuale, mediante il riporto del cotico erboso sulla soletta di copertura del serbatoio stesso.

L'area così delimitata, è intersecata da un'incisione morfologica in roccia, impostata lungo una linea di debolezza strutturale (linea preferenziale di deflusso superficiale delle acque meteoriche), orientata all'incirca lungo la direttrice Est-Ovest, pertanto, il bacino dovrà essere realizzato su uno dei lati dell'incisone, preferibilmente in sinistra idrografica (maggiormente vicina alla Stazione Intermedia), per non interferire con l'idrografia superficiale.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere).
L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii. *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*.
Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico ridotto di durata stagionale (periodo invernale di apertura degli impianti sciistici). L'impatto deriverà dai componenti tecnici dell'impianto (impianti di raffreddamento acqua, pompe di rilancio, cannoni da neve,,…). Tale impianto sarà progettato al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali (schermature, corretta localizzazione dei componenti tecnici). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'impianto (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS ma verranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica. Inoltre sono presenti in prossimità possibili aree di nidificazione della pernice bianca ma l'impianto sarà operativo unicamente nel periodo invernale, pertanto non interferirà con questa attività naturale.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Dal punto di vista ornitologico, nell'area sono presenti il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*), lo Spioncello (*Anthus spinoletta*) e il Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*), caratteristici delle praterie alpine rade con affioramenti litoidi. Nei pressi del monte nidifica anche il Sordone (*Prunella collaris*), mentre l'Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), trova qui aree di caccia idonee.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area si colloca lungo lo sviluppo delle piste da sci esistenti del comprensorio del Devero. L'intervento previsto interessa solo marginalmente il bosco di larice essendo collocato sul tracciato di una pista. A livello di habitat si segnala che le piste esistenti del Devero sono state considerate un habitat non di interesse comunitario (cotica erbacea degradata per erosione superficiale). I tratti meno disturbati della pista sono invece ascrivibili all'habitat 4060 "arbusteti di rododendro ferrugineo e mirtilli nani a *Loiseleuria procumbens* e *Vaccinium uliginosum*. "L'interferenza con l'habitat forestale del larice cembreto è minimo e potrà limitarsi al taglio di alcuni soggetti marginali, senza peraltro intaccare la struttura a collettivi.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Il serbatoio interrato con una capienza stimata di circa 15'000 - 20'000 mc sarà sufficiente a coprire il primo innevamento sulle piste di pertinenza della zona Devero. Il bacino verrà impermeabilizzato con teli in poliolefine a doppia saldatura, avrà una ritenuta in terra nella zona verso valle. Il serbatoio non è in area soggetta a valanghe. L'impianto di innevamento sarà costituito da una stazione di pompaggio a ridosso del bacino e da una rete di tubazioni aria/acqua lungo le piste da sci.
La tipologia di generatori sarà del tipo misto con aste a miscelazione esterna per massimizzare la resa alle temperature marginali e limitare l'impegno energetico, e generatori a ventola su torre nelle zone soggette a vento e dove è necessaria una grande produzione, soprattutto se a ridosso di zone ripide (dove i rendimenti di questo tipo di generatori è massimo) e mobili su ruote ove si riterrà necessario un minimo impegno. L'impianto sarà totalmente automatico.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 2.275.000,00 €
Costo parametrici
Bacino (30€/mc x 20.000 mc)
Stazione di pompaggio (250.000 €)
Rete di innevamento (250€/m x 5.700 m)

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, sommità del Monte Cazzola. 2320 - 2220 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Estensione delle piste da discesa e della rete escursionistica nell'area compresa tra la vetta del Monte Cazzola e l'area sciabile prevista nel PRGC vigente.

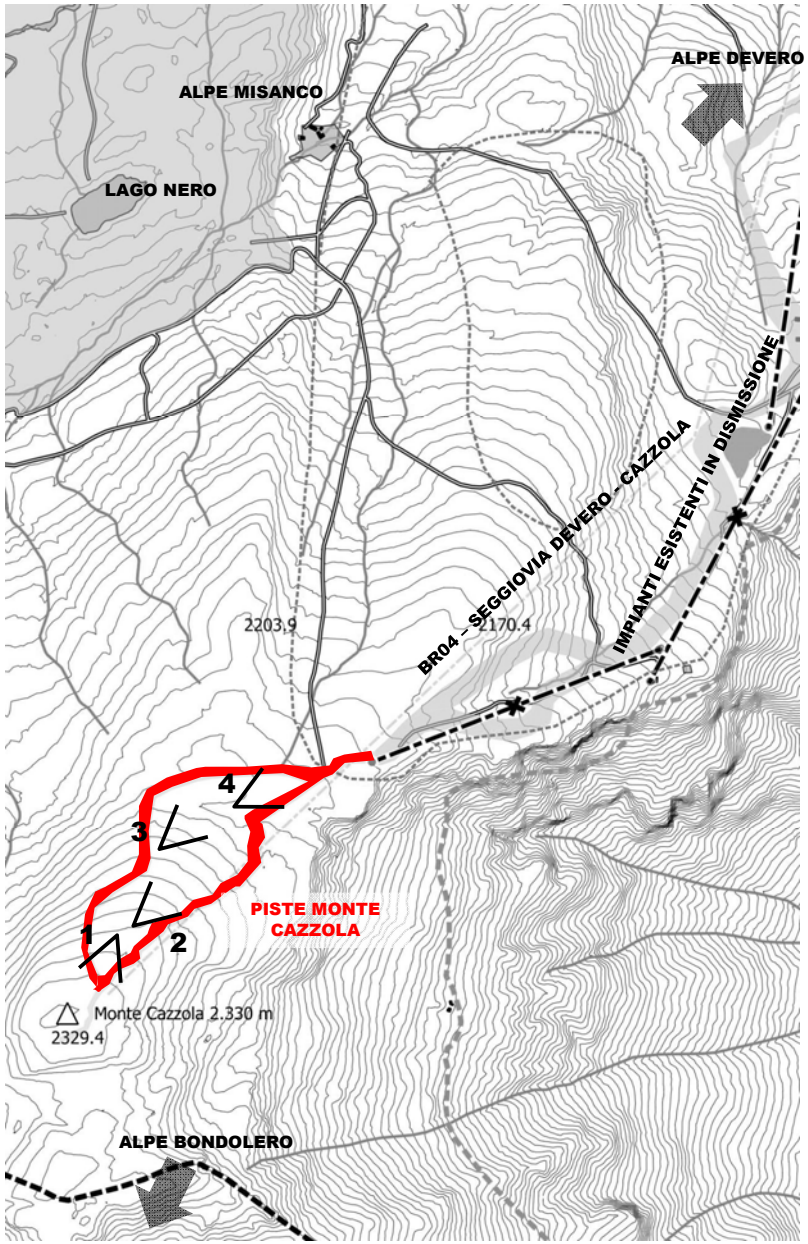
L'intervento riguarda l'estensione dell'attuale comprensorio sciistico del Devero, ed è previsto in relazione alla realizzazione degli impianti Devero-Cazzola (BR04).

Nell'ambito della realizzazione delle nuove piste è prevista anche la sistemazione dei sentieri escursionistici ricadenti in tale area, che permettono il collegamento verso le valli Buscagna, Misanco e Devero. Nel periodo invernale le piste permetteranno la fruizione fino al Monte Cazzola; nel periodo estivo i tracciati saranno suddivisi, a seconda delle caratteristiche specifiche, per l'escursionismo lento e per l'utilizzo in mountain bike.

DATI TECNICI

SUPERFICIE	30 597 mq
LUNGHEZZA	1600 m
DISLIVELLO	110 m
USI FUNZIONI:	SCI DA DISCESA, ESCURSIONISMO, MTB

INTERFERENZE CON



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 10.000

1

2

3

4

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

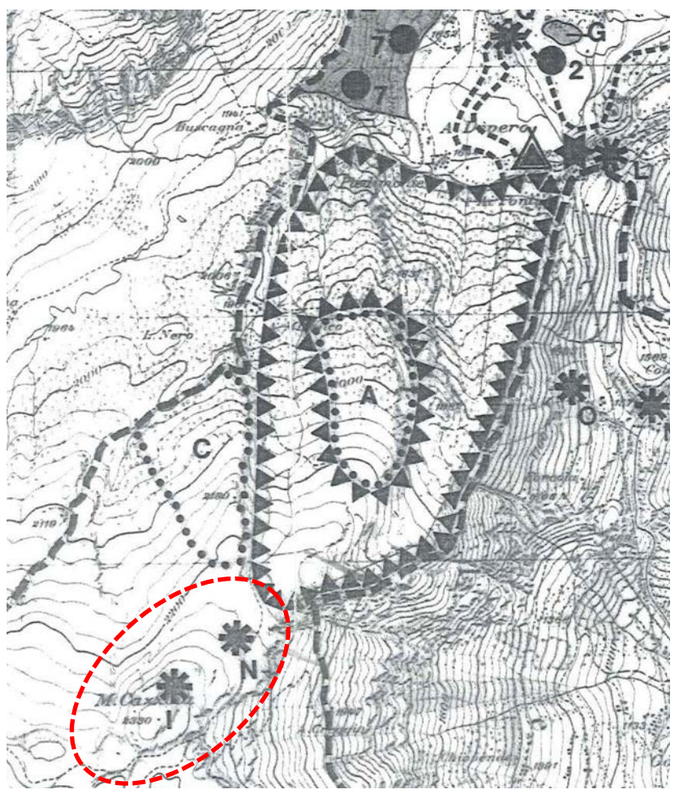
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Sistema di crinali montani principali e secondari , art. 13 NDA
- Vette, art. 13 NDA
- Praterie rupicole, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico: aree sommitali costituenti fondali e skyline, art. 32 NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il Piano Paesistico individua la Punta Cazzola come «Punto Panoramico» e il fenomeno Carsico-Cazzola come «Monumento naturale».



Stralcio del Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero - 2000

PRGC vigente

Il PRGC del Comune di Baceno rimanda al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero per la regolamentazione delle aree interessate dall'impianto.
Individuazione:

- Aree sciabili (art.23 NDA): non compreso

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.
Non necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, in quanto esterno alla fascia di tutela di 50 m prevista dal PPR per i «Sistema di crinali montani principali e secondari» (art. 13 NDA) e per le Vette (art. 13 NDA).

Dall'analisi del Piano Paesistico della zona di Salvaguardia non si riscontrano particolari prescrizioni in merito ai punti panoramici. Occorre tener presente l'art.9 che tutela i Monumenti naturali, vietandone ogni alterazione (art. 9 c.2 NDA Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero).

Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento può rientrare nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti.

Relativamente al PRGC è richiesta una variante nell'ambito dell'adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009); si propone inoltre l'estensione delle attuali aree di sviluppo montano fino alla vetta del Cazzola.

L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione verifica procedura di V.I.A. (categoria B1 n.24)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Le nuove piste in progetto, collegheranno il M.te Cazzola (dove verranno realizzate le Stazioni di Monte degli impianti "Devero-Cazzola e Bondolero-Cazzola"), alle esistenti aree sciabili del comprensorio dell'Alpe Devero.

La morfologia del M.te Cazzola è fortemente asimmetrica ed è determinata dal controllo strutturale del substrato; il fianco settentrionale e Nord-orientale, sono dati da un piano inclinato a basso angolo, determinato dall'immersione della scistosità del substrato roccioso affiorante e subaffiorante, mentre la vetta è delimitata, ad Est, Sud ed Ovest, da brusche scarpate o pendii acclivi, coincidenti con l'allineamento delle diverse famiglie di discontinuità strutturali.

Le piste si svilupperanno sul fianco Nord-orientale del M.te Cazzola, adattandosi alla morfologia dolce del pendio ed assecondando l'andamento naturale del terreno, senza interferire con nessun elemento di pericolosità geomorfologica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Dal punto di vista ornitologico, nell'area sono presenti il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*), lo Spioncello (*Anthus spinoletta*) e il Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*), caratteristici delle praterie alpine rade con affioramenti litoidi. Nei pressi del monte nidifica anche il Sordone (*Prunella collaris*), mentre l'Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), trova qui aree di caccia idonee.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area d'intervento è situata lungo l'alto versante del Monte Cazzola sino alla sua sommità. La zona, in cui vi è un importante sistema di fratture di decompressione glaciale, è caratterizzata principalmente dall'habitat della prateria d'altitudine, in particolare dall'habitat comunitario "6170 praterie basifile subalpine ed alpine". L'habitat della prateria è comunque inframmezzato da affioramenti rocciosi calcarei in coincidenza con le fratture di decompressione glaciale. Per la realizzazione delle piste, vista la favorevole morfologia del luogo non dovrebbero essere necessari movimenti terra e conseguentemente l'impatto sull'habitat di prateria sarebbe nullo.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:
Fase di Cantiere
Fase di Esercizio
La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, motoseghe, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dallo scorrere degli sci degli sciatori sulla neve, dal vociare degli avventori e dai mezzi battipista. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) si ritiene che tale sorgente possa essere conforme ai limiti normativi, limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la infrastruttura si trova all'interno del SIC/ZPS e pertanto nella progettazione e nelle disposizioni di utilizzo si procederà a individuare tutti gli accorgimenti necessari a minimizzare l'impatto sulla fauna selvatica (layout del tracciato, divieto di uscire dalla piste o individuazione di itinerari specifici per il fuoripista, predisposizione di regole di buon comportamento nei confronti della fauna selvatica).

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Le piste pertinenti la nuova seggiovia in progetto Alpe Devero - Cazzola dovranno essere prolungate a monte in quanto oggi la zona sommitale (sopra la sciovia Cazzola 3) non è attrezzata. Le piste verranno ricavate semplicemente tracciandole, non saranno necessari movimenti terra o tagli piante in quanto l'area è completamente fuori bosco. Entrambe le piste si snodano in un ambiente tipicamente alpino di alta quota. Entrambe le piste non sono soggette a pericolo valanghe. L'esposizione ottimale ne darà una ottima sciabilità fino a stagione inoltrata.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 365.000,00 €
Costi parametrici:
Nuove piste (100.000 €/km x 1,6 km)
Piste esistenti (50.000€/km x 4,1 km)

SISTEMAZIONE SENTIERO E DISCESA SLITTINI

SENTIERO ALPE MISANCO E DISCESA SLITTINI SULLE PISTE DEL MONTE CAZZOLA

B I03

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, sommità del Monte Cazzola 2320 m - Alpe Devero 1650 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Sistemazione e migliore segnalazione del sentiero di salita al Monte Cazzola dall'Alpe Misanco, al fine di ampliare la fruizione invernale (sci alpinismo, ciaspole) ed estiva (escursionismo) per utenze differenziate.

Il sentiero, servirà la salita lenta fino al monte Cazzola dall'Alpe Devero, per scialpinisti e ciaspolatori in inverno ed escursionisti in estate.

Ai fini di facilitare il rientro durante il periodo invernale, sarà possibile effettuare la discesa in adiacenza alle piste esistenti Cazzola-Devero con slittino naturale.

DATI TECNICI

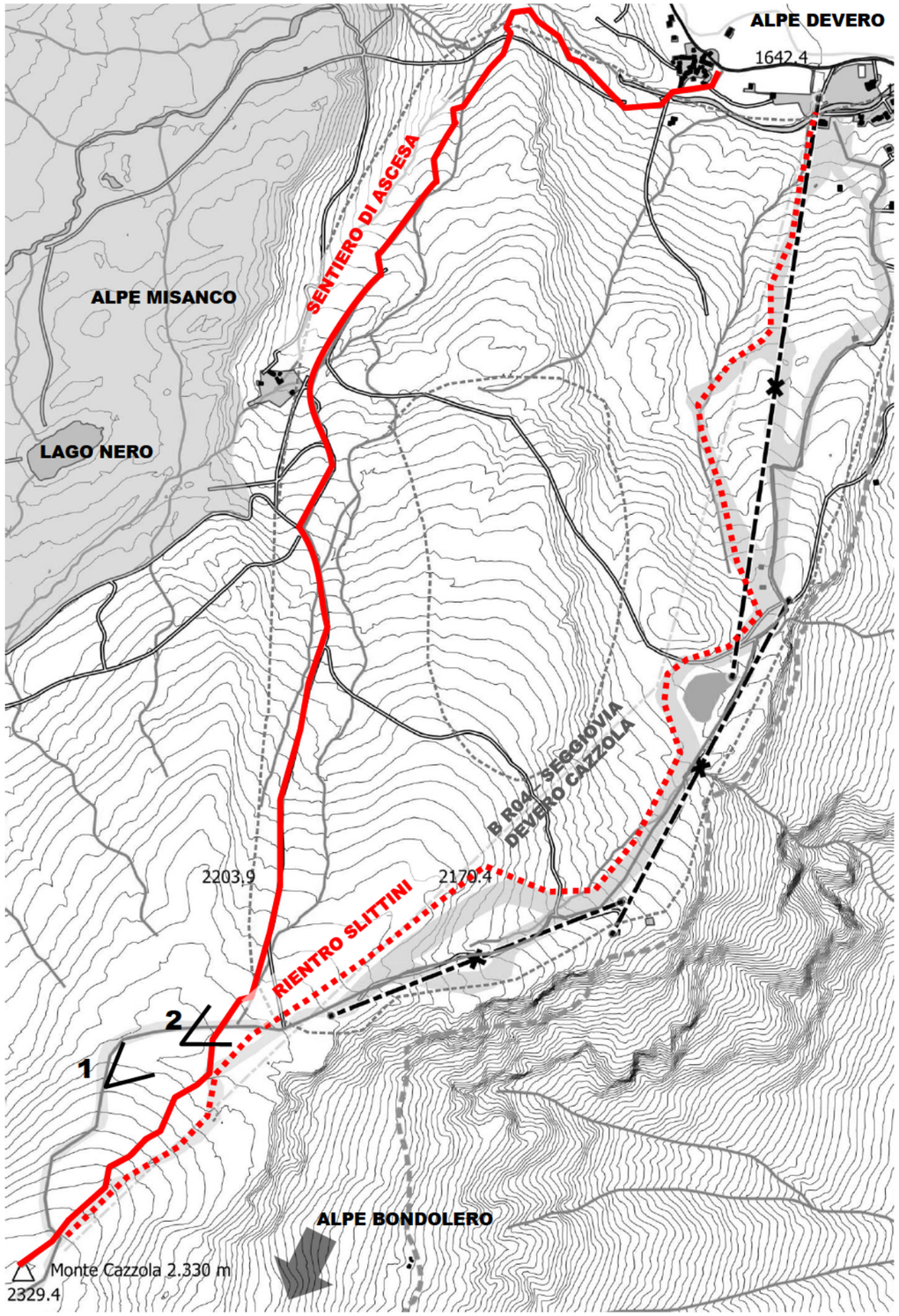
LUNGHEZZA	3.188 m - Ascesa
	3.253 m – Discesa slittini
DISLIVELLO	670 m

USI FUNZIONI:

Slittino naturale, escursionismo

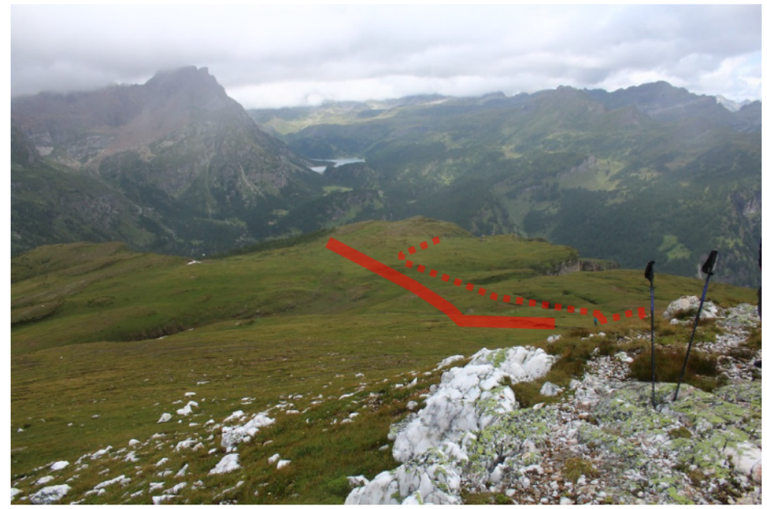
INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 10.000

1



2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

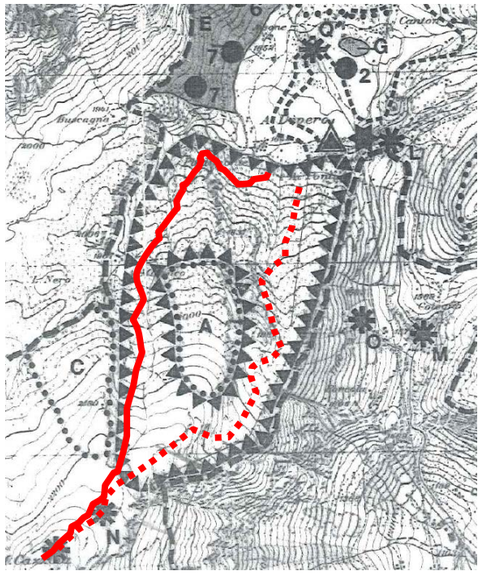
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Praterie rupicole, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico: aree sommitali costituenti fondali e skyline, art. 32 NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Individuazione:

- Aree sciabili: compreso (art.23 NDA)



Stralcio del Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia – Tavole di piano- Tav. 1

PRGC vigente

Il PRGC del Comune di Baceno rimanda al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero per la regolamentazione delle aree interessate dall'impianto.

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Non necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente .

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC ed al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero, le attività promosse dall'intervento sono ammesse in quanto ricomprese nell'«Ambito per l'esercizio dello sci» (art. 23 delle NDA). Per quanto riguarda l'intervento nella la parte sommitale del monte Cazzola, ambito di esercizio dello sci, si rende necessaria una variante di adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009), già essenziale per la previsione di intervento della scheda BI02.
Relativamente a SIC-ZPS, questa proposta non rientra nei divieti di cui all'art.3 delle Misure di conservazione sito-specifiche - IT1140016 – Alpi Veglia e Devero – Monte Giove. L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Per quanto riguarda il sentiero di risalita dal Devero al M.te Cazzola, gli interventi di sistemazione del tracciato pedonale, dovranno garantire la messa in sicurezza del percorso e la salvaguardia degli utenti, nei riguardi di elementi di potenziale pericolosità geomorfologica ed idrologica, con particolare attenzione a passaggi in settori di versante acclivi, all'attraversamento delle incisioni torrentizie (mediante guado), o ad eventuali tratte poste a valle di affioramenti rocciosi con possibili distacchi di elementi lapidei.
Per quanto riguarda il tracciato di discesa con slittini, questo si svilupperà in adiacenza alle piste sciabili esistenti, pertanto, nei settori con presenza di elementi di pericolosità geomorfologica, dovrà essere assoggettato agli stessi interventi di messa in sicurezza, che verranno messi in atto con le previste operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria delle piste da sci, quali, ad esempio, la realizzazione di strutture fermaneve in corrispondenza di settori potenzialmente raggiungibili da distacchi nevosi provenienti da monte.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'area è altamente vocata per il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), favorito anche da una notevole rugosità del terreno. Tra gli altri uccelli nidificanti di interesse conservazionistico, si segnalano il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta caprogrosso (*Aegolius funereus*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Regolo (*Regulus regulus*). Nella porzione sommitale dell'intervento, si rilevano il Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*) ed il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*). Presenti anche il Gufo comune (*Asio otus*) e la Bigiarella (*Sylvia curruca*). Tra i mammiferi, l'area è idonea sia ai Cervidi (*Capreolus capreolus* e *Cervus elaphus*), che allo svernamento del Camoscio (*Rupicapra rupicapra*). Potenzialmente presenti alcuni pipistrelli tipici delle foreste alpine come *Eptesicus nilssoni* (colonia riproduttiva segnalata presso l'Alpe Devero), *Myotis mystacinus* e *Myotis nattereri*. L'erpetofauna, favorita dalla presenza di alcune zone umide, è rappresentata dalla Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*), dalla Rana agile (*Rana temporaria*) e dal Tritone alpestre (*Ichtyosaura alpetris*). Tra gli elementi di spicco dell'entomofauna, si osservano *Libellula quadrimaculata* e *Somatochlora alpetris*.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sentiero già attualmente presente si snoda , partendo dal Monte Cazzola sino al Devero, attraerso i seguenti habitat: praterie basifile d'alta quota, rodoreto vaccinieto, larice cembreto con rododendro,.
L'impatto su tali habitat, vista la natura delle opere previste è nullo. Anche per quanto riguarda il percorso per slittini, che si sviluppa essenzialmente a margine delle piste da sci esistenti l'impatto è nullo sulla componenet habitat e fora.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 384.000,00 € (costo parametrico 40€/mq x 9600 mq; è considerata una larghezza media di 3m per 3,2km)

PARCHEGGI PERTINENZIALI – ALPE DEVERO

PARCHEGGIO ALL'INGRESSO DELL'ALPE DEVERO - 50 POSTI AUTO

B P01

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, ingresso all'Alpe Devero, 1640 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di un'area a parcheggi, localizzata a sud-est dell'Alpe Devero, accessibile dalla strada principale asfaltata, attigua all'area parcheggi esistente.

Il progetto, in relazione all'aumento dell'offerta ricettiva prevista all'Alpe Devero (interventi BA02, BA03 e BA04), localizza parte della superficie da destinare a standard, nell'area indicata.

Questa proposta si configura nel Piano Strategico tra gli interventi finalizzati al miglioramento della capacità di attestamento dei veicoli nei punti di accesso della dorsale Infrastrutturale.

Tale intervento, unito alle previsioni di nuovi parcheggi a Goglio (BP01 e BP02) rientra nelle previsioni di miglioramento dell'offerta dei parcheggi nel Comune di Baceno.

DATI TECNICI STIMATI

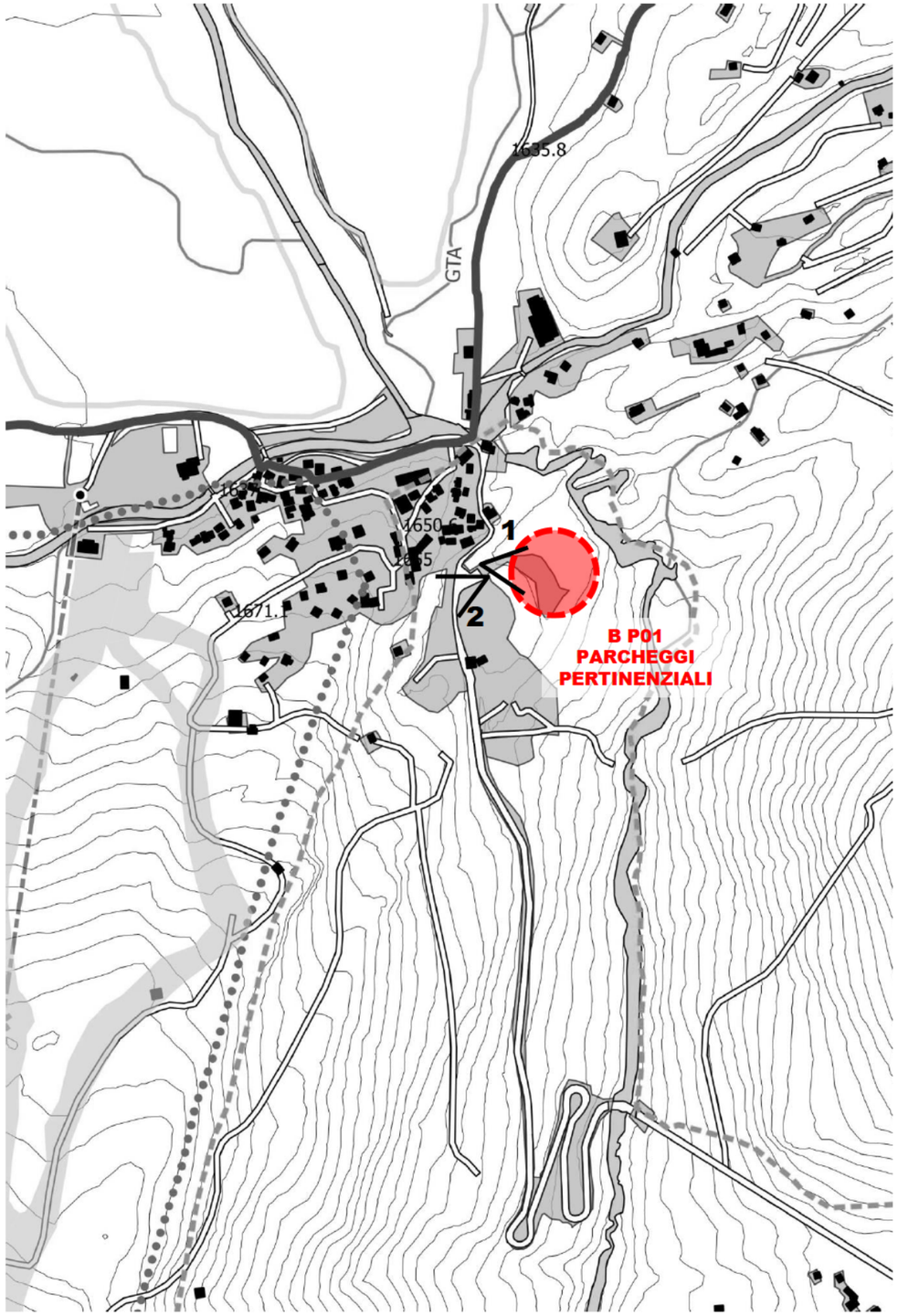
POSTI AUTO	50
SUPERFICIE	1300 mq

USI E FUNZIONI:

Parcheggi corrispondenti a standard parcheggi per nuovo insediamento ricettivo

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm

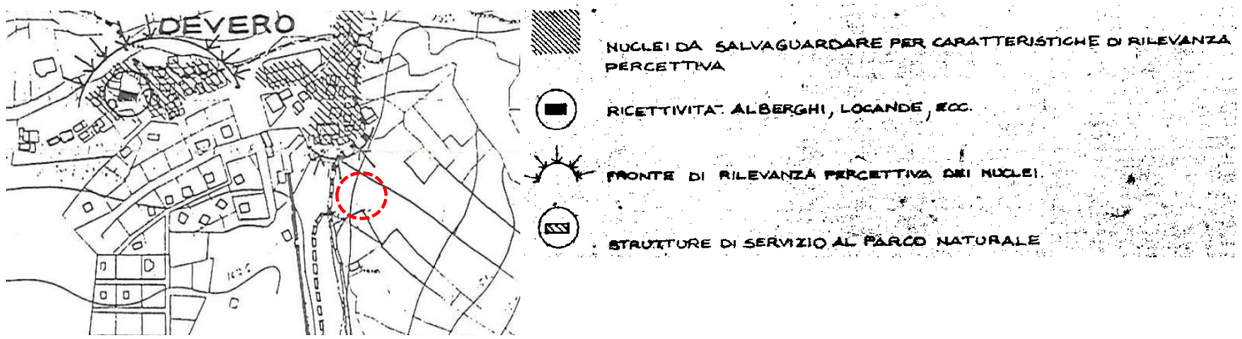
INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art.13 delle NDA
- Zona fluviale interna, art,14 delle NDA
- Villaggi di montagna, art. 40 (m.i. 12) delle NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero



PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: Area riservata a standard e denominata «Parcheggi pubblici in progetto» art. 34 lettera "P" e art. 36 delle NTA, e parzialmente «Area di tutela Alpe Devero» art. 31 delle NTA
- Aree di sviluppo montano: non compreso

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC, l'area individuata è individuata con destinazione urbanistica di standard a parcheggi (art.34 lettera P e art.36 delle NTA) con parziale sconfinamento in area di tutela dell'Alpe Devero (art.31 NTA), per la quale il PRG rimanda al Piano Paesistico dell'Alpe Devero. La presente proposta, unitamente agli interventi BP02 e BP03, localizza parte degli standard previsti nel PRGC per mutato carico insediativo generato dagli interventi alle schede BA02 (art.24 delle NTA) e BA04 (art.25 delle NTA). L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Valutare il dimensionamento previsionale rispetto alla funzione (residenti, fruitori regolari, occasionali) e considerare opzioni progettuali adeguate e rispettose dell'ambiente naturale ad esempio per quanto riguarda la pavimentazione (impermeabilità), protezione (ombreggiamento con PF o alberi).

Porre particolare attenzione alla fruibilità dello spazio attraverso opportuno dimensionamento delle vie di accesso e degli spazi di manovra necessari, così come alla mobilità pedonale (in arrivo e in partenza) affinchè avvenga in totale sicurezza.

Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato).

Vista la compresenza di aree di parcheggio previste nel centro abitato di Goglio e a Devero si raccomanda uno studio specifico che permetta di organizzare tali spazi di sosta in modo integrato, con segnaletica anche tipo PMV (pannelli a messaggio variabile) e verificando l'eventuale compresenza di flussi concentrati nelle manovre di ingresso ed uscita sovrapposte fra i 3 spazi.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il nuovo parcheggio «a raso», a servizio dell'Alpe Devero, verrà realizzato a Sud-Est del nucleo edificato, al termine della strada carrabile asfaltata di accesso all'Alpe, nell'ambito di terreni dalla morfologia ondulata, prevalentemente prativi, posti in destra idrografica del T. Devero, che defluisce al fondo di un'incisione in roccia..

Il nuovo parcheggio verrà realizzato in stretta vicinanza ad un'area a parcheggio esistente, dotata di parcheggio interrato.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*
Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella parte S-E dell'abitato di Devero, ad una distanza di circa 100 m dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno del parcheggio. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico), anche attraverso l'eventuale progettazione di barriere acustiche. . Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si trova in un ambiente già antropizzato a circa 100 m dal SIC/ZPS e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Nidificano specie di interesse conservazionistico legate ad ambienti aperti ed ecotonali, come il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*), lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), il Verzellino (*Serinus serinus*) e il Fanello (*Carduelis cannabina*). Presenti anche il Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*), il Crociere (*Loxia curvirostra*) e il Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). L'erpetofauna annovera la Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*) e il Rospo comune (*Bufo bufo*), mentre tra gli elementi di pregio dell'entomofauna si segnalano la rara *Somatochlora arctica*, libellula legata alle torbiere alpine, e due farfalle Apollo (*Parnassius apollo* e *P. mnemosyne*). Tra i chirotteri, sono presenti il raro Barbastello (*Barbastellus barbastellus*), qui svernante, e il Serotino di Nilsson (*Eptesicus nilssoni*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca immediatamente a valle della piana dell'Alpe Devero. L'area è caratterizzata da una vegetazione ruderale di ricolonizzazione di ambienti modificati che si colloca a margine di boschi di larice di tipo pascolivo. Nell'area di intervento sono pure presenti nuclei di rinnovazione naturale di larice quale colonizzazione di aree modificate.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 250.000,00 €
Costi parametrici:
Parcheggi (120 €/mq x 1.750 mq; sono considerati 35mq a posto auto)
Strada di accesso (80 €/m x 500 m)
L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

AREA PARCHEGGI

100 POSTI AUTO - GOGLIO

B P02

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, frazione Goglio, 1120 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di parcheggi a raso nella frazione Goglio in prossimità dell'innesto con la strada SP74 Goglio – Devero.

L'incremento dei parcheggi all'interno dell'abitato di Goglio deve essere visto in relazione alla realizzazione del collegamento funiviario con Devero (BR05), che permetterebbe di alleggerire le pressioni legate al traffico veicolare al Devero, e allo stesso tempo si garantirebbe maggiore accessibilità attraverso Goglio, che diventerebbe la «porta» di accesso all'area del Devero e alla dorsale infrastrutturale.

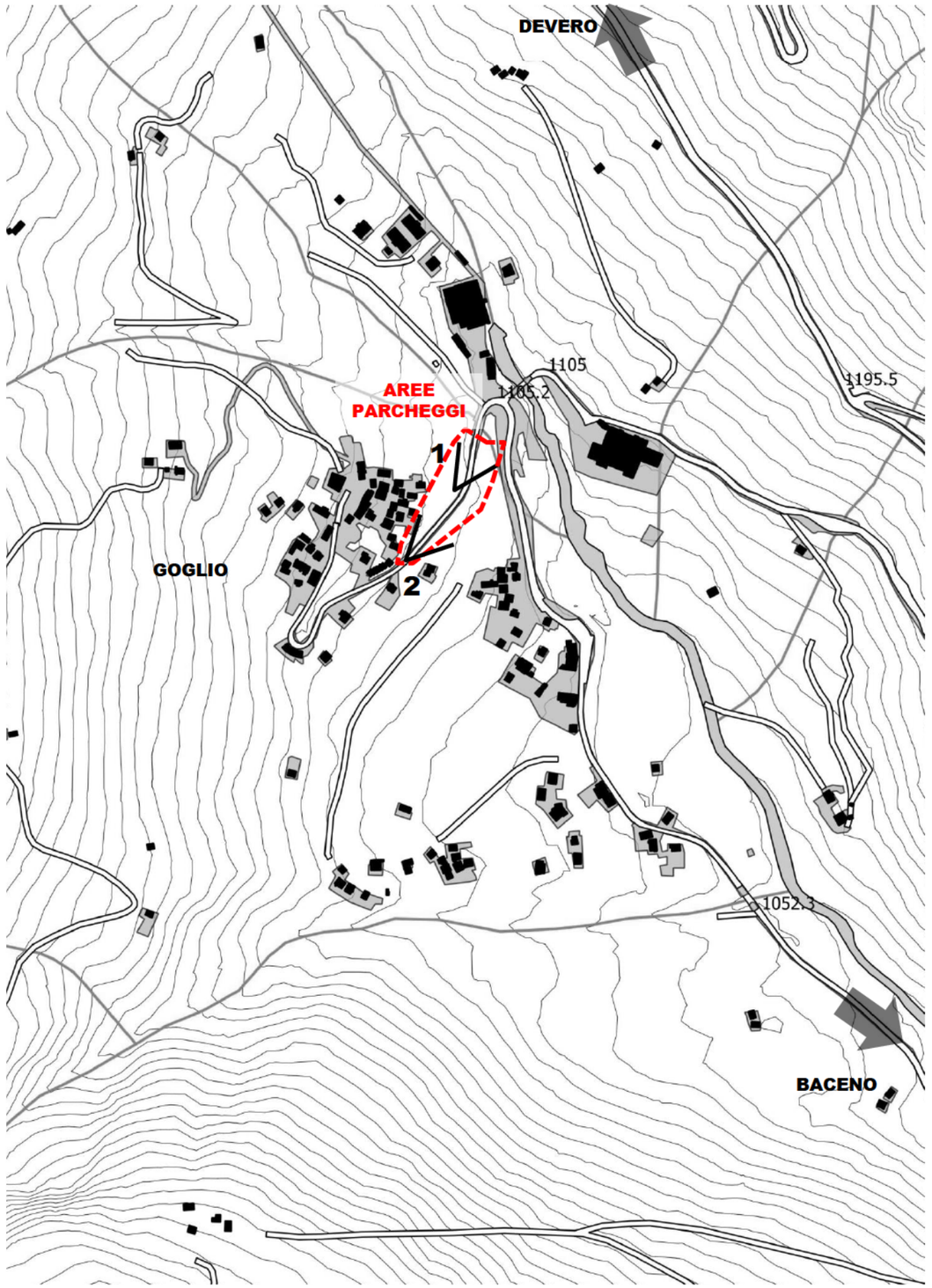
Il progetto in questione riguarda la realizzazione di opere di sistemazione superficiale: corselli di circolazione per i veicoli, stalli dei parcheggi, marciapiedi e aiuole. Il parcheggio a raso potrà essere realizzato con pavimentazioni permeabili e con tecniche di ingegneria naturalistica.

DATI TECNICI

SUPERFICIE STIMATA	2600 mq
POSTI AUTO	100

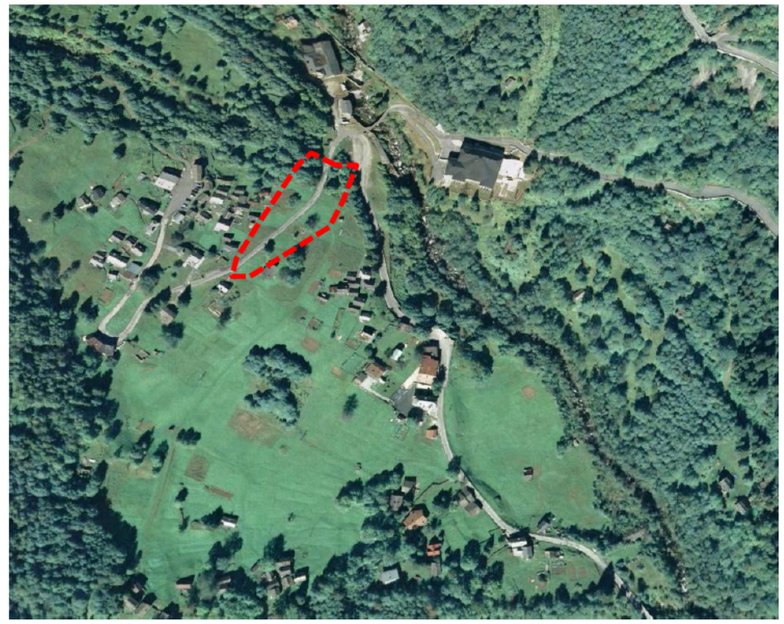
INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1



2

3

FIG.1 INDIVIDUAZIONE SU FOTO AEREA
FIG.2-3 FOTOGRAFIE DELLO STATO ATTUALE

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

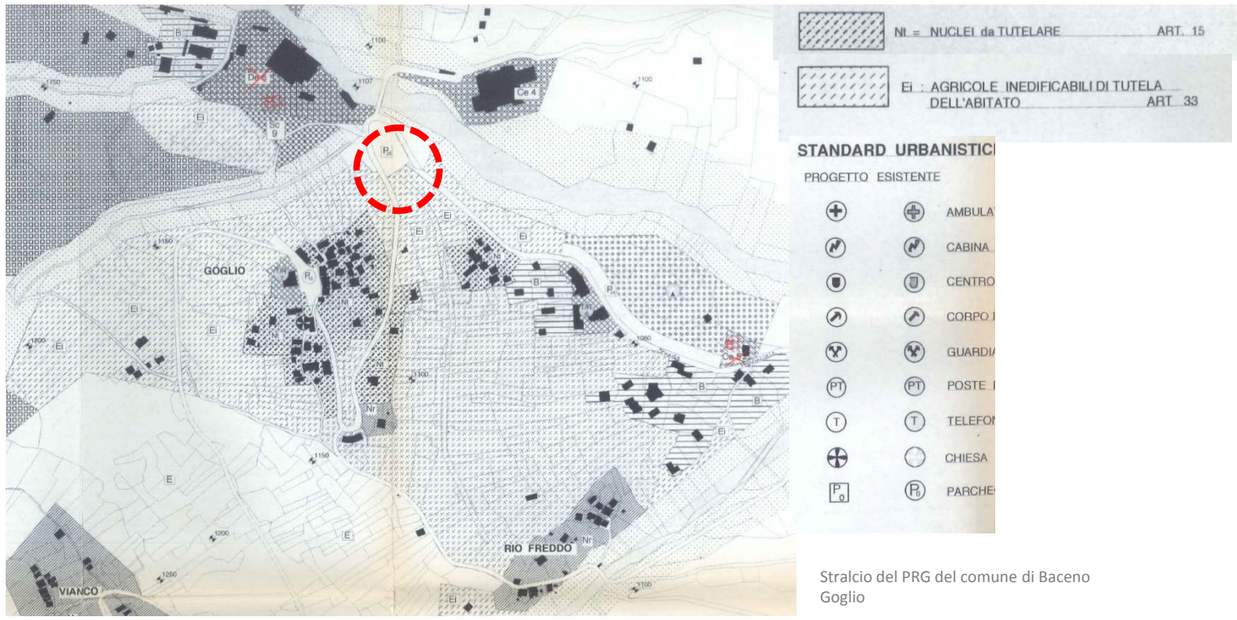
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali, art. 25 NDA
- Relazioni visive tra insediamento e contesto, art. 31 NDA: SC2 - Relazioni visive tra insediamento e contesto
- Morfologie insediative - urbane consolidate dei centri minori (art. 35) m.i.2

PRGC vigente

L'area oggetto di intervento è individuata nel PRGC del Comune di Baceno:

- art.15 Nuclei da tutelare
- art.33 Aree agricole inedificabili di tutela dell'abitato
- art.36 Parcheggi pubblici in progetto (P25)



Stralcio del PRG del comune di Baceno Goglio

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. L'abitato di Goglio è individuato nel PPR come un'area in cui sussistono «relazioni visive tra insediamento e contesto». La progettazione dell'area a parcheggi non dovrà interferire con l'apertura delle visuali, con gli aspetti scenici e di panoramicità del paesaggio. Il tracciato dell'impianto inoltre ricade in un'area tutelata con una «Dichiarazione di notevole interesse pubblico DM 1/8/1985». In questo senso occorrerà porre particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali e alla compatibilità con la morfologia dei luoghi. Si dovranno utilizzare tecniche di ingegneria naturalistica per le superfici verticali e rendere il più possibile permeabili le superfici orizzontali per permettere una migliore integrazione nel paesaggio esistente.

Nell'ambito del PRGC del Comune di Baceno, occorre considerare che l'area oggetto d'intervento interessa sia aree a parcheggi pubblici (art.36 NTA), sia «aree agricole inedificabili di tutela dell'abitato», che il PRGC individua come aree oggetto di tutela, ma che in futuro potrebbero essere incluse nello sviluppo residenziale. Nelle aree «nuclei da tutelare» non sono ammessi solo interventi che consentano il mantenimento del tessuto edilizio esistente.

Si rende necessario una variante al PRGC che consenta un'estensione dell'area a parcheggi prevista dal PRGC vigente denominata P25, alle «aree agricole inedificabili di tutela dell'abitato» e alle aree «nuclei da tutelare».

L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

La previsione di un parcheggio multipiano non deve escludere la possibilità di risolvere il tema progettuale con soluzioni anche diverse ma adeguate, sfruttando la posizione in linea con la strada, garantendo la migliore fruibilità in ingresso, in uscita e nelle manovre di parcheggio. Assicurare i percorsi pedonali in sicurezza. Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato).

Vista la compresenza di aree di parcheggio previste nel centro abitato di Goglio e a Devero si raccomanda uno studio specifico che permetta di organizzare tali spazi di sosta in modo integrato, con segnaletica anche tipo PMV (pannelli a messaggio variabile) e verificando l'eventuale compresenza di flussi concentrati nelle manovre di ingresso ed uscita sovrapposte fra i 3 spazi.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il nuovo parcheggio verrà realizzato sui lati della strada di accesso all'abitato di Goglio, a valle rispetto al nucleo edificato, nell'ambito di terreni prativi dolcemente acclivi, nell'ambito di un'area geologicamente impostata su un antico corpo di frana stabilizzata naturalmente e non più riattivabile (così come risulta dagli elaborati geologici del PRGC di Baceno), in buona parte ascritta alla Classe IIIA.

I parcheggi verranno realizzati presumibilmente «a raso», risultando perfettamente compatibili con l'assetto geologico e geomorfologico dei luoghi; nel caso vengano realizzate delle strutture in elevazione (quali, ad esempio, muri di sostegno), la progettazione dovrà essere supportata da una relazione geologica e geotecnica, che verifichi l'effettivo grado di pericolosità geomorfologica e/o l'eventuale interferenza con l'attività del T. Devero o del reticolo idrografico minore, e fornisca la caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nell'abitato di Goglio (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) ad una distanza di circa 1 km dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno delle aree a parcheggio. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico), anche attraverso l'eventuale progettazione di barriere acustiche. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che i parcheggi si trovano in un ambiente già antropizzato a circa 1 km dal SIC/ZPS e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà particolarmente limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO – ASPETTI FAUNISTICI

L'alta Valle Devero è idonea a nidificanti di interesse conservazionistico come il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*) e il Regolo (*Regulus regulus*), oltre che al Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), al Crociere (*Loxia curvirostra*) e al Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). La presenza di pareti è idonea alla Rondine montana (*Ptyonoprogne rupestris*), che potrebbe occasionalmente sfruttare gli edifici del paese come sito di nidificazione. Tra i mammiferi, l'abitato offre siti *roost* per chirotteri forestali e sinantropici come il Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*), la Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*), il Vespertilio di Brandt (*Myotis brandtii*) e il Vespertilio mustacchino (*M. mystacinus*), mentre le pareti che caratterizzano l'area sono idonee al foraggiamento del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*). Presenti anche Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area di intervento è caratterizzata da una zona prativa, riferibile all'habitat "Prati stabili da sfalcio 6510" posta in adiacenza ed inframmezzata ad aree urbanizzate costituenti l'abitato di Goglio

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 420.000,00 € (costo parametrico 120€/mq x 3.500 mq; sono considerati 35 mq a posto auto)

L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

AUTOSILO - GOGLIO

1000 POSTI AUTO - GOGLIO

B P03

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, 1070 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di autosilo multipiano interrato nei pressi dell'abitato di Goglio da circa 1000 posti auto.

In particolare il parcheggio in previsione è localizzato in un'ampia zona verde lungo la strada SP74, al limite della fascia boscata.

Tale progetto deve essere visto in relazione alla realizzazione del collegamento funiviario con Devero (BR05), che permetterebbe di alleggerire le pressioni legate al traffico veicolare al Devero, e allo stesso tempo si garantirebbe maggiore accessibilità attraverso Goglio, che diventerebbe la «porta» di accesso all'area del Devero.

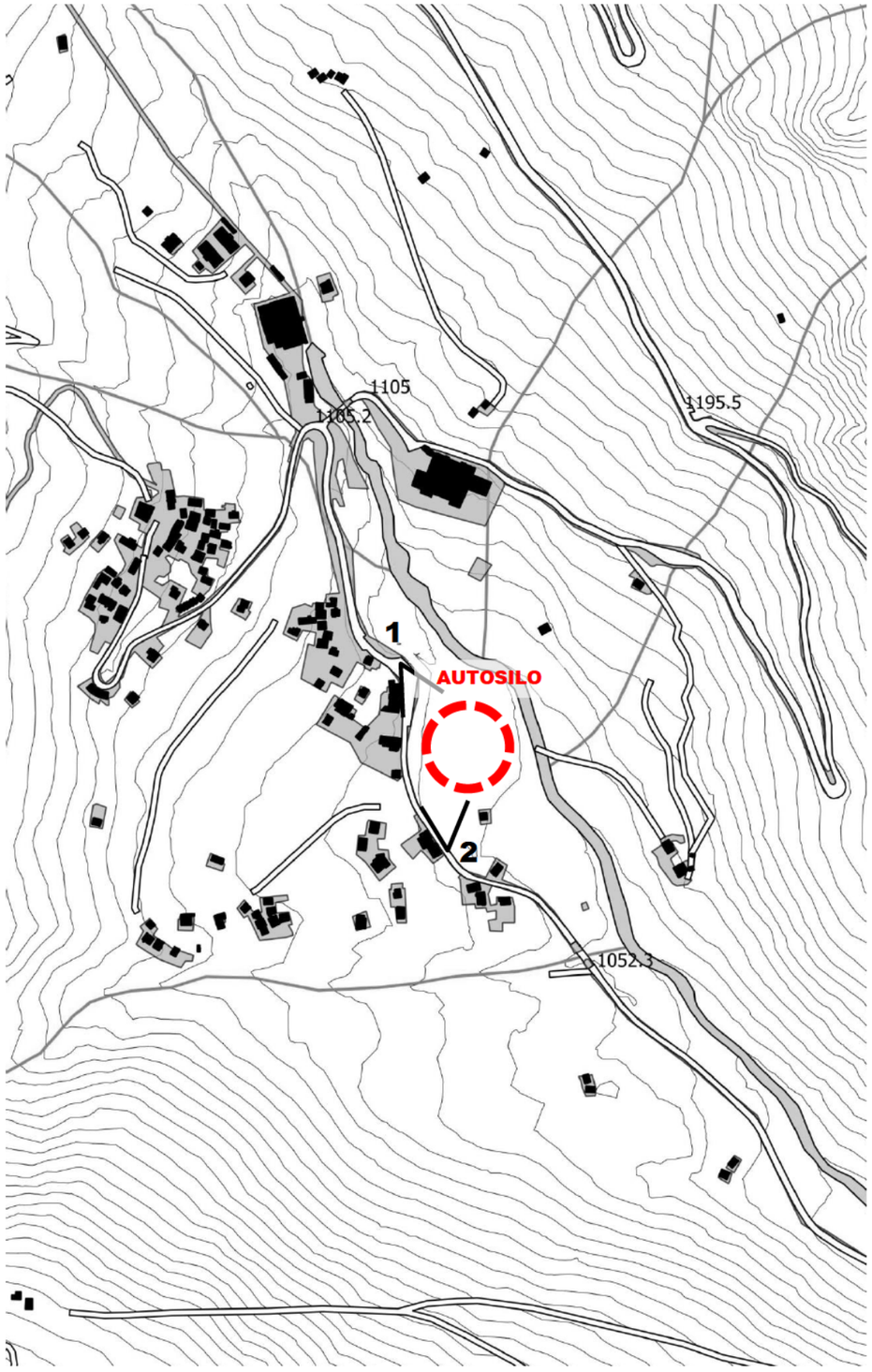
Si prevede la realizzazione di un parcheggio interrato in struttura multipiano. La sistemazione a raso prevede opere da eseguirsi con tecniche di ingegneria naturalistica e l'utilizzo di materiali compatibili con lo stato dei luoghi.

DATI TECNICI

SUPERFICIE IN STRUTTURA MULTIIPIANO	28 000 mq
POSTI AUTO	1000

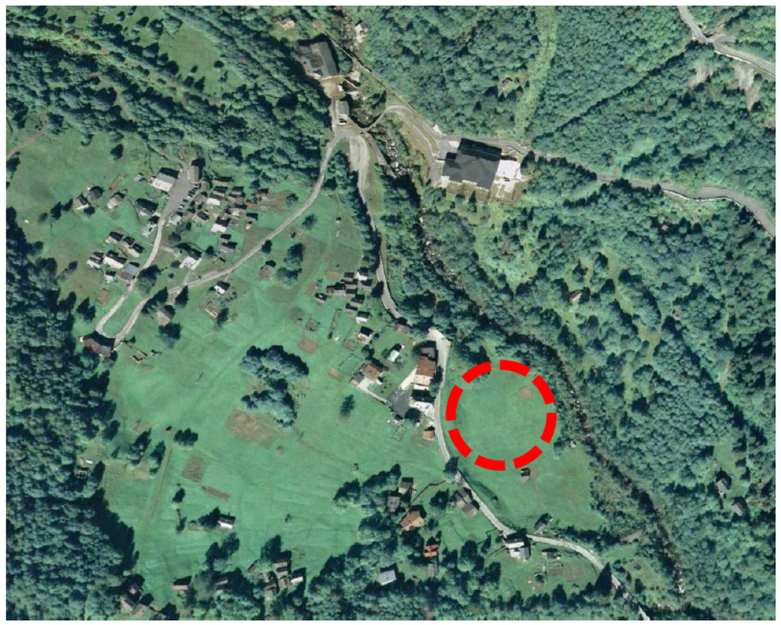
INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1



2

3

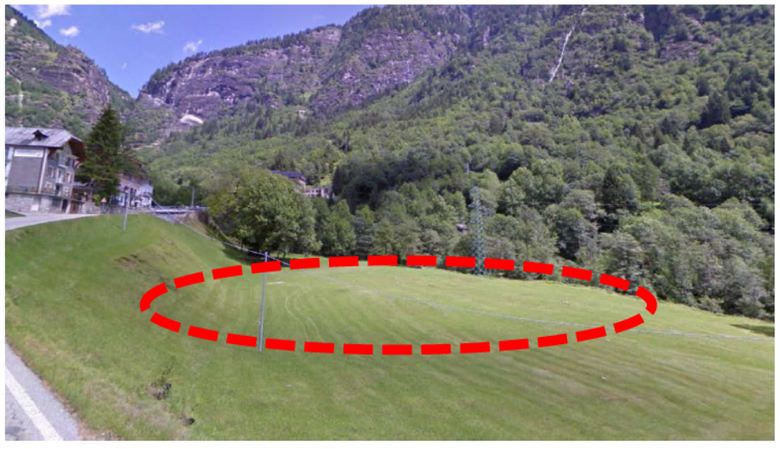


FIG.1 INDIVIDUAZIONE SU FOTO AEREA
FIG.2-3 FOTOGRAFIE DELLO STATO ATTUALE

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

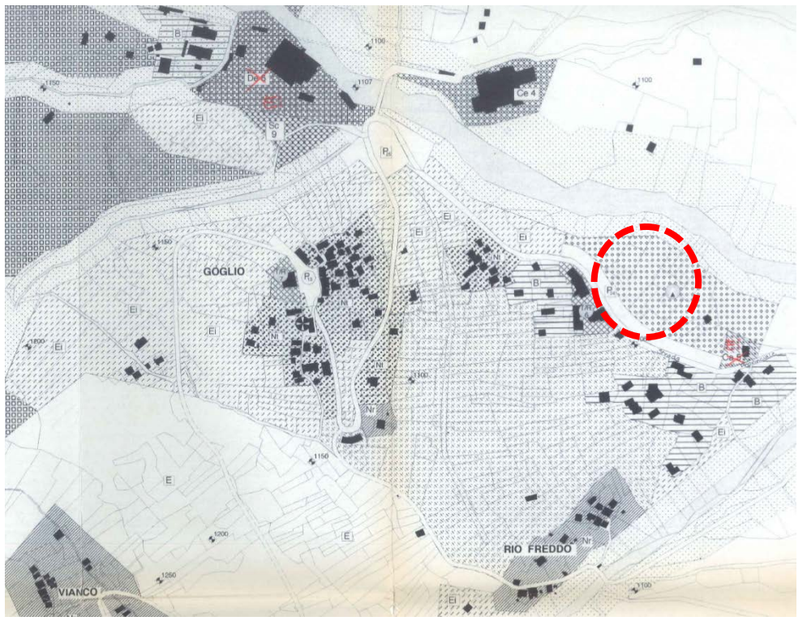
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

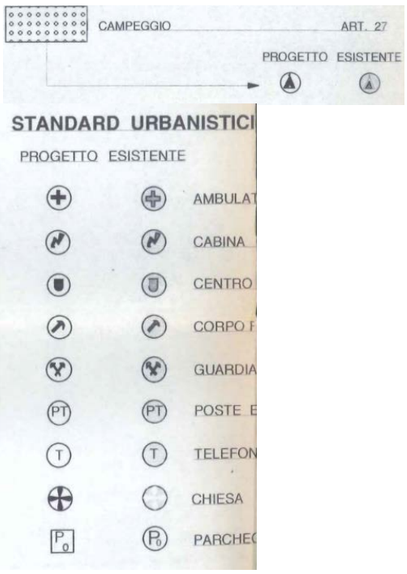
- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali, art. 25 NDA
- Relazioni visive tra insediamento e contesto, art. 31 NDA: SC2 - Relazioni visive tra insediamento e contesto

PRGC vigente

L'area oggetto di intervento è individuata nel PRGC del Comune di Baceno:

- art.27 Aree per campeggi
- art.36 Parcheggi pubblici in progetto (P24)





Stralcio del PRG del Comune di Baceno – Estratto frazione Goglio

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. L'abitato di Goglio è individuato nel PPR come un'area in cui sussistono «relazioni visive tra insediamento e contesto». La progettazione dell'area a parcheggi non dovrà interferire con l'apertura delle visuali, con gli aspetti scenici e di panoramicità del paesaggio. Il tracciato dell'impianto inoltre ricade in un'area tutelata con una «Dichiarazione di notevole interesse pubblico DM 1/8/1985». In questo senso occorrerà porre particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali e alla compatibilità con la morfologia dei luoghi. Si dovranno utilizzare tecniche di ingegneria naturalistica per le superfici verticali e rendere il più possibile permeabili le superfici orizzontali per permettere una migliore integrazione nel paesaggio esistente.
Nell'ambito del PRGC del Comune di Baceno, occorre considerare che l'area oggetto d'intervento interessa sia un'area a «parcheggi pubblici» (art.36 NTA) lungo la strada SP74, sia «aree per campeggio» (art.27 NTA), che il PRGC individua come aree in cui è ammessa la realizzazione di servizi e attrezzature necessarie alla funzionalità dei campeggi (servizi igienici, spaccio, bar, ecc.) nel rispetto dell'indice di densità fondiaria di 0.08 mc/mq (500 mc sono comunque consentiti per unità produttive).
Si rende necessario una variante al PRGC che consenta una modifica dell'area a parcheggi prevista dal PRGC vigente denominata P24, che possa essere integrata con la previsione del PRGC per l'area a campeggio.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica alla procedura di V.I.A. (categoria B3 n.7)
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Valutare il dimensionamento previsionale rispetto alla funzione (residenti, fruitori regolari, occasionali).
Verificare i percorsi di arrivo e di uscita in termini di capacità e di manovre, coerentemente con il potenziale flusso concentrato.
Porre particolare attenzione alla fruibilità dello spazio attraverso opportuno dimensionamento delle vie di accesso e degli spazi di manovra necessari, così come alla mobilità pedonale (in arrivo e in partenza) affinchè avvenga in totale sicurezza.
Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato).

Vista la compresenza di aree di parcheggio previste nel centro abitato di Goglio e a Devero si raccomanda uno studio specifico che permetta di organizzare tali spazi di sosta in modo integrato, con segnaletica anche tipo PMV (pannelli a messaggio variabile) e verificando l'eventuale compresenza di flussi concentrati nelle manovre di ingresso ed uscita sovrapposte fra i 3 spazi.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il nuovo parcheggio autosilo, in frazione Goglio, verrà realizzato alla periferia orientale del nucleo edificato, immediatamente a valle (lato Est) della Strada Provinciale 74 che collega Baceno e Goglio, nell'ambito di terreni subpianeggianti tenuti a prato a sfalcio, posti in fregio (destra idrografica) all'incisione del T. Devero, geologicamente impostati su un terrazzo alluvionale edificato dallo stesso corso d'acqua, costituito da materiali alluvionali grossolani, presumibilmente frammisti alle facies distali dell'ampia conoide del Rio Bondolero / Secco.
Gli elaborati geologici del PRG vigente di Baceno, classificano il terrazzo morfologico non più soggetto a fenomeni alluvionali; in ogni caso, le indagini geologiche ed idrogeologiche a supporto della progettazione, dovranno approfondire gli aspetti idraulici dell'asta del T. Devero, verificando la possibilità di fenomeni di erosione spondale, inoltre, dovranno essere programmate una serie di indagini geognostiche (ad esempio sondaggi con posizionamento di piezometri) in maniera da accertare la presenza (e relativa soggiacenza) di una falda freatica, drenata dal latistante T. Devero.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, macchine per micropali, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049 Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella parte S-E dell'abitato di Goglio (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) ad una distanza di circa 1 km dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza parzialmente contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno dell'autosilo. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico), anche attraverso l'eventuale progettazione di barriere acustiche (si osserva che la particolare geometria dell'autosilo – intrinsecamente schermante - potrà determinare una riduzione degli impatti sonori in rapporto alla situazione attuale dei parcheggi all'aperto). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'autosilo si trova in un ambiente già antropizzato a circa 1 km dal SIC/ZPS e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà parzialmente limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO – ASPETTI FAUNISTICI

L'alta Valle Devero è idonea a nidificanti di interesse conservazionistico come il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*) e il Regolo (*Regulus regulus*), oltre che al Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), al Crociere (*Loxia curvirostra*) e al Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). La presenza di pareti è idonea alla Rondine montana (*Ptyonoprogne rupestris*), che potrebbe occasionalmente sfruttare gli edifici del paese come sito di nidificazione. Tra i mammiferi, l'abitato offre siti *roost* per chirotteri forestali e sinantropici come il Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*), la Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*), il Vespertilio di Brandt (*Myotis brandtii*) e il Vespertilio mustacchino (*M. mystacinus*), mentre le pareti che caratterizzano l'area sono idonee al foraggiamento del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*). Presenti anche Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area di intervento è caratterizzata da una zona prativa, riferibile all'habitat "Prati stabili da sfalcio 6510" posta lungo la strada provinciale all'entrata di Goglio. Nei pressi si segnala, lungo il torrente Devero, la presenza di vegetazione ripariale riferibile all'habitat dei "Boschi alluvionali 91EO*".

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 21.000.000,00 € (costo parametrico 750€/mq x 28.000 mq; sono considerati 28mq a posto auto in struttura)
L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

RIMOZIONE E BONIFICA SEGGIOVIA CAZZOLA 1

AREA MONTE CAZZOLA

B R01

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Monte Cazzola, 1635 - 1980 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Dismissione della seggiovia esistente, rimozione dei sostegni verticali e delle fondazioni in c.a. L'intervento si inserisce nel più ampio progetto di razionalizzazione degli impianti tra San Domenico e Devero, in un'area di elevata valenza paesaggistica.

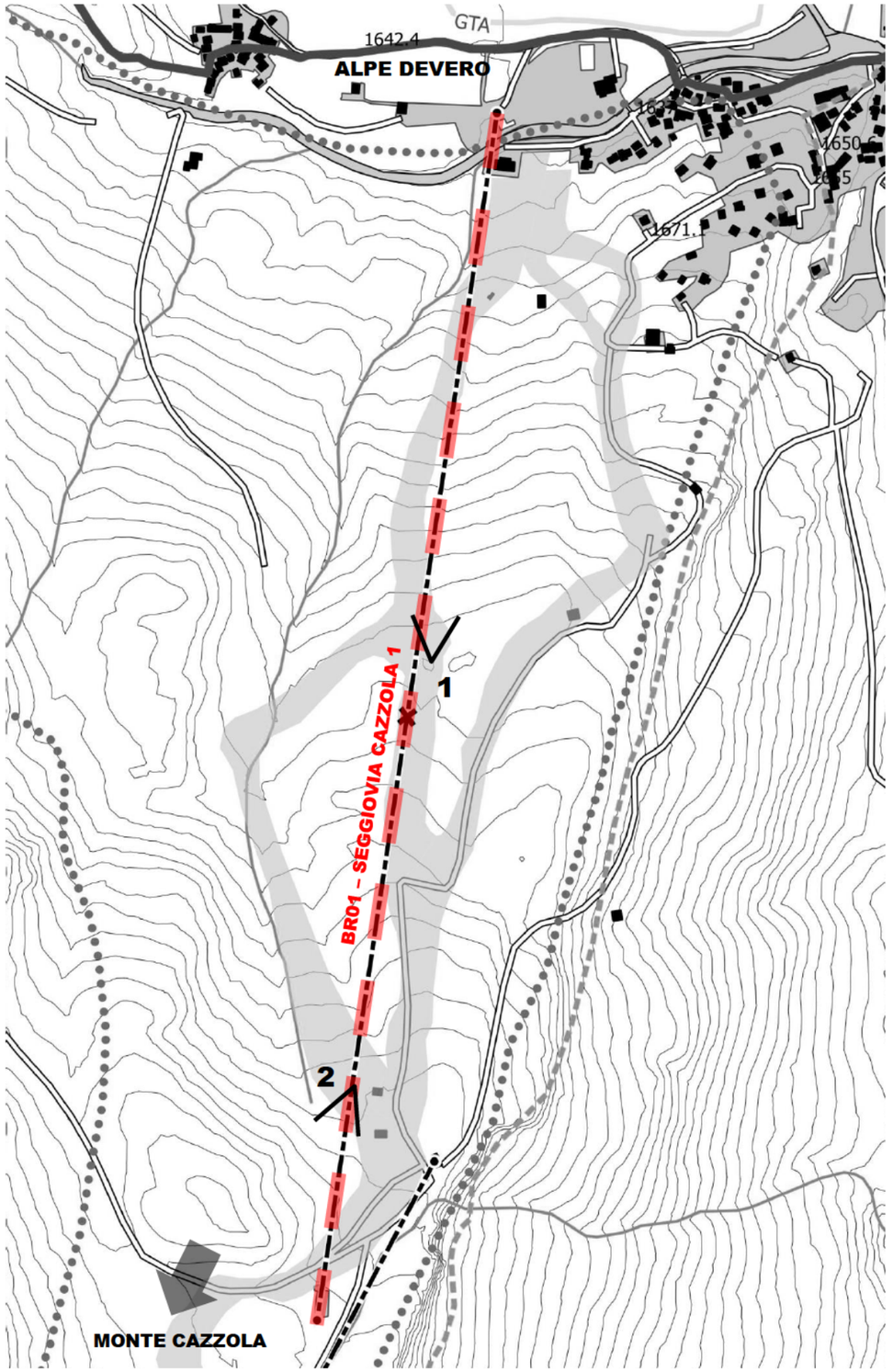
L'intervento è finalizzato al miglioramento e alla razionalizzazione del comprensorio del Devero riguardante anche le schede d'intervento BR02, BR03, che prevede la rimozione di tre impianti esistenti ormai obsoleti, sostituiti da un nuovo impianto (BR04). Tali azioni sono individuate all'interno del piano strategico come interventi migliorativi della componente paesaggistico-ambientale, in un'area tutelata anche con «Dichiarazione di notevole interesse pubblico».

DATI TECNICI

LUNGHEZZA	1 126 m
DISLIVELLO	345 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1 635 m
QUOTA STAZIONE MONTE	1 980 m
PORTATA	898 p/h
STAZIONI/LOC. SGANCIO	2
SOSTEGNI TOTALI	13
PLINTI SOSTEGNI LINEA	11
PLINTI SOSTEGNI PULEGGE	2

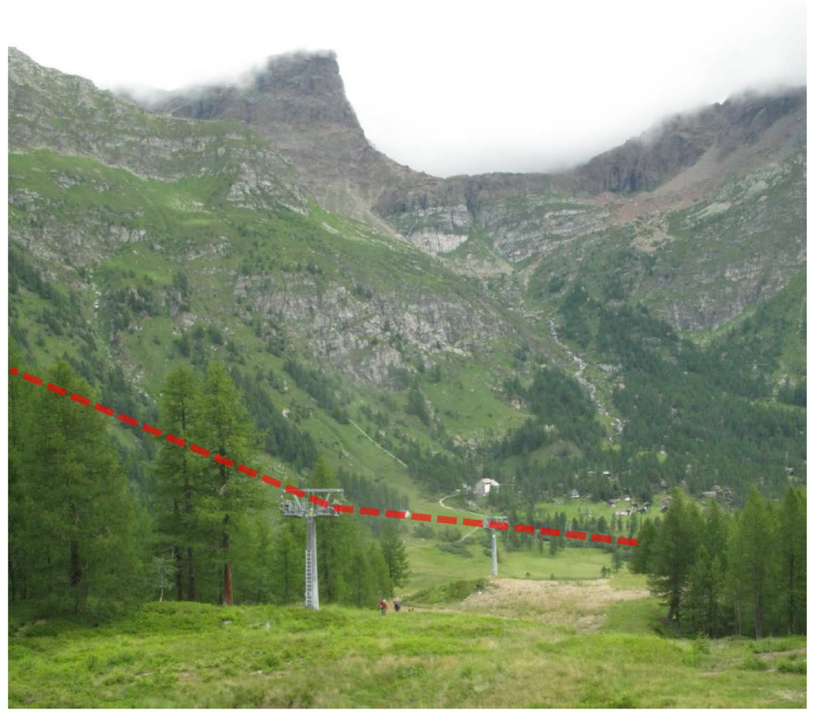
INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1



2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata art.16 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna art.26 NDA
- Morfologie insediative (m.i. 13) art.40 NDA
- Elementi di criticità lineari art. 41 NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il Piano Paesistico individua l'area oggetto d'intervento come ambito per l'esercizio dello Sci, non si rilevano particolari prescrizioni in merito alla rimozione degli impianti esistenti (Art.23 NDA).

PRGC vigente

Il PRGC del Comune di Baceno rimanda per l'area individuata al Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero.

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Non necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'area attraversata dall'impianto in dismissione è interessata dalla Dichiarazione di notevole interesse pubblico del D.M. 1 Agosto 1985 e Art.136, c.1 lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004. Nelle prescrizioni specifiche sono ammessi interventi di ammodernamento e razionalizzazione delle piste, degli impianti di risalita e di innevamento. Tali interventi devono essere accompagnati da azioni di recupero e riqualificazione delle aree interessate dagli impianti dismessi e devono risultare compatibili con la morfologia dei luoghi, la salvaguardia delle visuali etc.

In merito alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento rientra nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti.

L'intervento risulta altresì coerente con il Piano Paesistico della zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero. Non si riscontrano particolari prescrizioni.

Il PRGC vigente non stabilisce prescrizioni sull'area oggetto d'intervento, rimanda alle disposizioni del Piano Paesistico.
La sostituzione degli impianti esistenti, ormai obsoleti, con un unico impianto permetterà una riduzione sensibile degli impatti ambientali e paesaggistici esistenti, in un'area di grande valenza paesaggistica.

L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Titoli abilitativi ed autorizzativi

ASPETTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile unicamente alla Fase di Cantiere.

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione materiale, martelli pneumatici, microcariche esplosive, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'area è altamente vocata per il Fagiano di monte (Lyrurus tetrix), favorito anche da una notevole rugosità del terreno. Tra gli altri uccelli nidificanti di interesse conservazionistico, si segnalano il Gheppio (Falco tinnunculus), il Picchio nero (Dryocopus martius), la Civetta caprogrosso (Aegolius funereus), il Prispolone (Anthus trivialis) ed il Regolo (Regulus regulus). Presenti anche il Gufo comune (Asio otus), il Merlo acquaiolo (Cinclus cinclus) , la Nocciolaia (Nucifraga caryocatactes), la Bigiarella (Sylvia curruca), il Crociere (Loxia curvirostra), il Ciuffolotto (Pyrrhula pyrrhula), ed, tra le varie stagioni, tutti i grandi turdidi, compreso Merlo dal collare (Turdus torquatus) e Tordela (Turdus viscivorus). Tra i mammiferi, l'area è idonea sia ai Cervidi (Capreolus capreolus e Cervus elaphus), che allo svernamento del Camoscio (Rupicapra rupicapra). Potenzialmente presenti alcuni pipistrelli tipici delle foreste alpine come Eptesicus nilssoni (colonia riproduttiva segnalata presso l'Alpe Devero), Myotis mystacinus e Myotis nattereri. L'erpetofauna, favorita dalla presenza di alcune zone umide, è rappresentata dalla Lucertola vivipara (Zootoca vivipara), dalla Rana agile (Rana temporaria) e dal Tritone alpestre (Ichtyosaura alpetris). Tra gli elementi di spicco dell'entomofauna, si osservano Libellula quadrimaculata e Somatochlora alpetris.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area interessata si colloca sul declivio nord del Monte Cazzola, caratterizzato da Larici-cembreti a Larice (habitat 9420) con ricco sottobosco di Ericaceae, che diventano predominanti verso la parte sommitale della zona di intervento e nelle aree marginali alle piste da sci esistenti. L'intervento si svolge prevalentemente all'interno delle attuali piste da sci, fortemente degradate da fenomeni di erosione incanalata e con cotica erbosa discontinua a seguito della fallanza degli inerbimenti artificiali e dell'azione erosiva.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Descrizione tecnica

Lo smontaggio verrà eseguito portando a piazzale tutti gli elementi elettromeccanici. I mezzi utilizzati saranno camion con gru retrocabina, mezzi escavatori ed elicottero. I plinti in calcestruzzo verranno demoliti fino a quota -20 cm dal piano campagna prevedendone un recupero ambientale con terreno vegetale di riempimento ed idrosemina.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 120.000,00 €

RIMOZIONE E BONIFICA SCIOVIA CAZZOLA 2

B R02

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Monte Cazzola, 1895-2053 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Dismissione della sciovia esistente, rimozione dei portali e delle fondazioni in c.a. L'intervento si inserisce nel più ampio progetto di razionalizzazione degli impianti tra San Domenico e Devero, in un'area di elevata valenza paesaggistica.

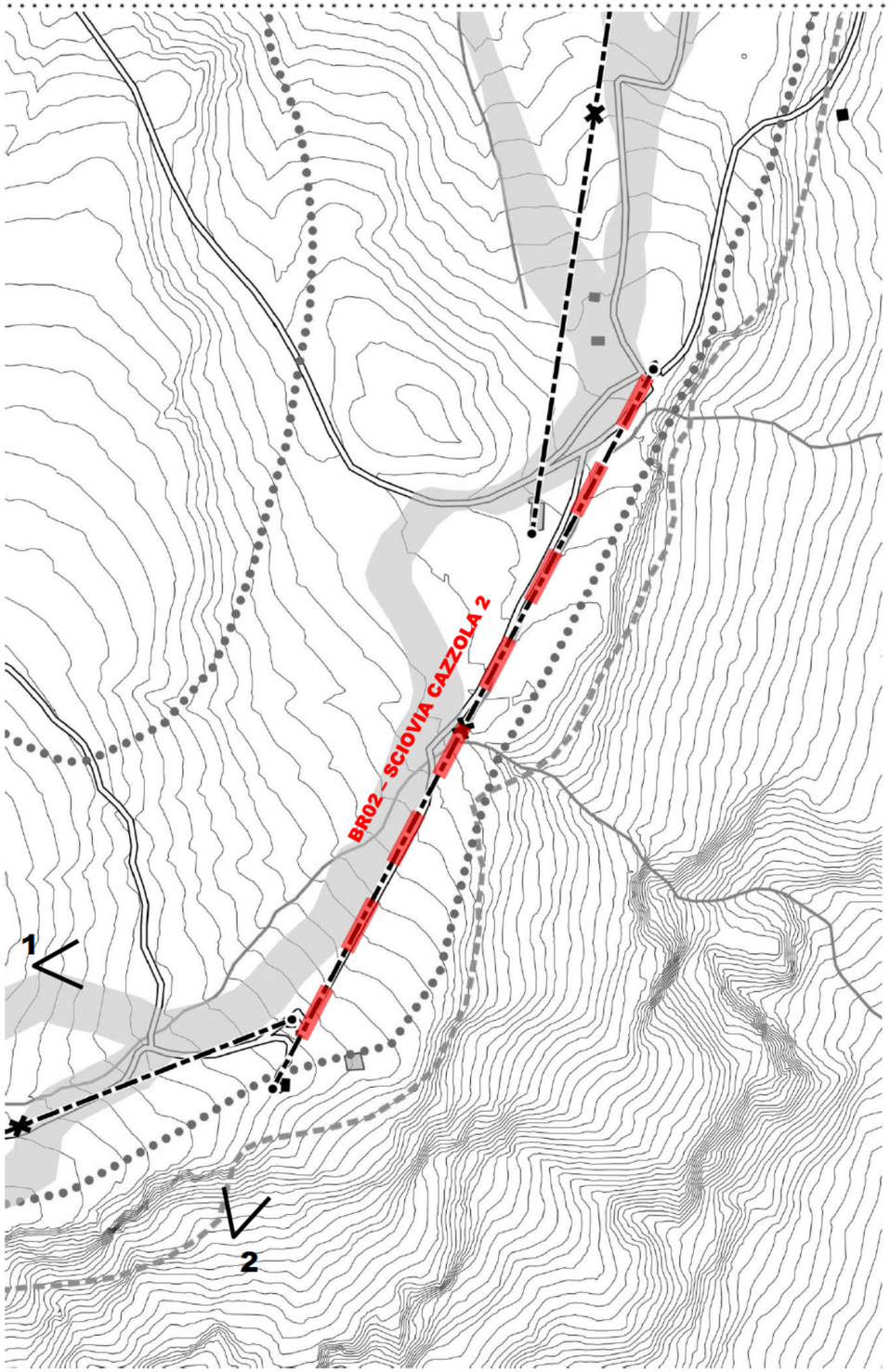
L'intervento è finalizzato al miglioramento e alla razionalizzazione del comprensorio del Devero riguardante anche le schede d'intervento BR01, BR03, che prevede la rimozione di tre impianti esistenti ormai obsoleti, sostituiti da un nuovo impianto (BR04). Tali azioni sono individuate all'interno del piano strategico come interventi migliorativi della componente paesaggistico-ambientale, in un'area tutelata anche con «Dichiarazione di notevole interesse pubblico».

DATI TECNICI

LUNGHEZZA	712 m
DISLIVELLO	158 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1 895 m
QUOTA STAZIONE MONTE	2 053m
PORTATA	713 p/h
STAZIONI/LOC. SGANCIO	2
SOSTEGNI TOTALI	9
PLINTI SOSTEGNI LINEA	14
PLINTI SOSTEGNI PULEGGE	4

INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Sistema dei crinali montani, art.13 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata art.16 NDA
- Praterie rupicole art.19 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna art.26 NDA
- Elementi di criticità lineari art. 41 NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il Piano Paesistico individua l'area oggetto d'intervento come ambito per l'esercizio dello Sci, non si rilevano prescrizioni.

PRGC vigente

Il PRGC rimanda per l'area individuata al Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero.

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Non necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'area attraversata dall'impianto in dismissione è interessata dalla Dichiarazione di notevole interesse pubblico del D.M. 1 Agosto 1985 e Art.136, c.1 lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004. Nelle prescrizioni specifiche sono ammessi interventi di ammodernamento e razionalizzazione delle piste, degli impianti di risalita e di innevamento. Tali interventi devono essere accompagnati da azioni di recupero e riqualificazione delle aree interessate dagli impianti dismessi e devono risultare compatibili con la morfologia dei luoghi, la salvaguardia delle visuali etc.

In merito alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento rientra nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti.

L'intervento risulta altresì coerente con il Piano Paesistico della zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero. Non si riscontrano particolari prescrizioni.

Il PRGC vigente non stabilisce prescrizioni sull'area oggetto d'intervento, rimanda alle disposizioni del Piano Paesistico.
La sostituzione degli impianti esistenti, ormai obsoleti, con un unico impianto permetterà una riduzione sensibile degli impatti ambientali e paesaggistici esistenti, in un'area di grande valenza paesaggistica.

L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Titoli abilitativi ed autorizzativi

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile unicamente alla Fase di Cantiere.

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione materiale, martelli pneumatici, microcariche esplosive, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'area è altamente vocata per il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), favorito anche da una notevole rugosità del terreno. Tra gli altri uccelli nidificanti di interesse conservazionistico, si segnalano il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta caprogrosso (*Aegolius funereus*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Regolo (*Regulus regulus*). Presenti anche il Gufo comune (*Asio otus*), il Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*) , la Nocciolaia (*Nucifraga caryocatactes*), la Bigiarella (*Sylvia curruca*), il Crociere (*Loxia curvirostra*), il Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*), ed, tra le varie stagioni, tutti i grandi turdidi, compreso Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e Tordela (*Turdus viscivorus*). Tra i mammiferi, l'area è idonea sia ai Cervidi (*Capreolus capreolus* e *Cervus elaphus*), che allo svernamento del Camoscio (*Rupicapra rupicapra*). Potenzialmente presenti alcuni pipistrelli tipici delle foreste alpine come *Eptesicus nilssoni* (colonia riproduttiva segnalata presso l'Alpe Devero), *Myotis mystacinus* e *Myotis nattereri*. L'erpetofauna, favorita dalla presenza di alcune zone umide, è rappresentata dalla Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*), dalla Rana agile (*Rana temporaria*) e dal Tritone alpestre (*Ichtyosaura alpetris*). Tra gli elementi di spicco dell'entomofauna, si osservano *Libellula quadrimaculata* e *Somatochlora alpetris*.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area interessata si colloca sulla parte mediana del declivio nord del Monte Cazzola, caratterizzato da Larici-cembreti a Larice (*habitat 9420*) con ricco sottobosco di Ericaceae, e da arbusteti di rododendro e mirtillo (habitat 4060) che diventano predominanti verso la parte sommitale della zona di intervento e nelle aree marginali alle piste da sci esistenti. L'intervento si svolge prevalentemente all'interno delle attuali piste da sci, fortemente degradate da fenomeni di erosione incanalata e con cotica erbosa discontinua a seguito della fallanza degli inerbimenti artificiali e dell'azione erosiva.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

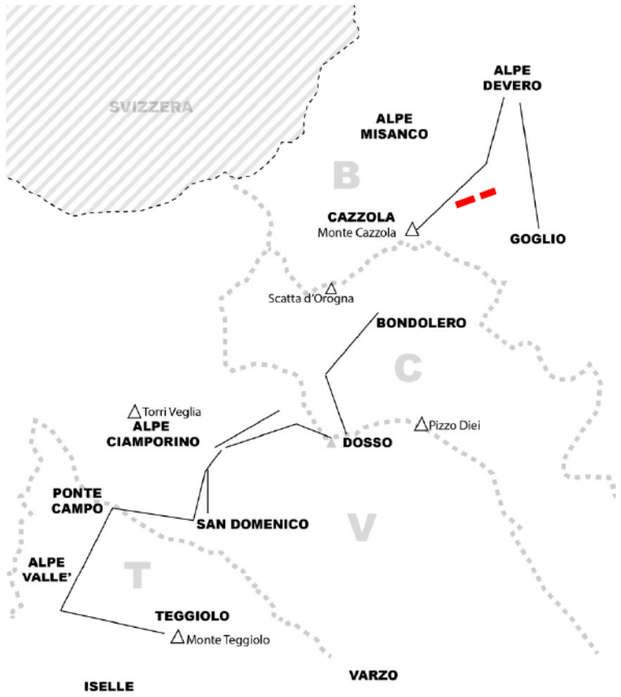
La demolizione verrà eseguita portando in discarica tutti gli elementi elettromeccanici. I mezzi utilizzati saranno camion con gru retrocabina, mezzi escavatori ed elicottero. I plinti in calcestruzzo verranno demoliti fino a quota -20 cm dal piano campagna prevedendone un recupero ambientale con terreno vegetale di riempimento ed idrosemina.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 30.000,00 €

RIMOZIONE E BONIFICA SCIOVIA CAZZOLA 3

B R03



LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Monte Cazzola, 2048 - 2212 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Dismissione della sciovia esistente, rimozione dei portali e delle fondazioni in c.a. L'intervento si inserisce nel più ampio progetto di razionalizzazione degli impianti tra San Domenico e Devero, in un'area di elevata valenza paesaggistica.

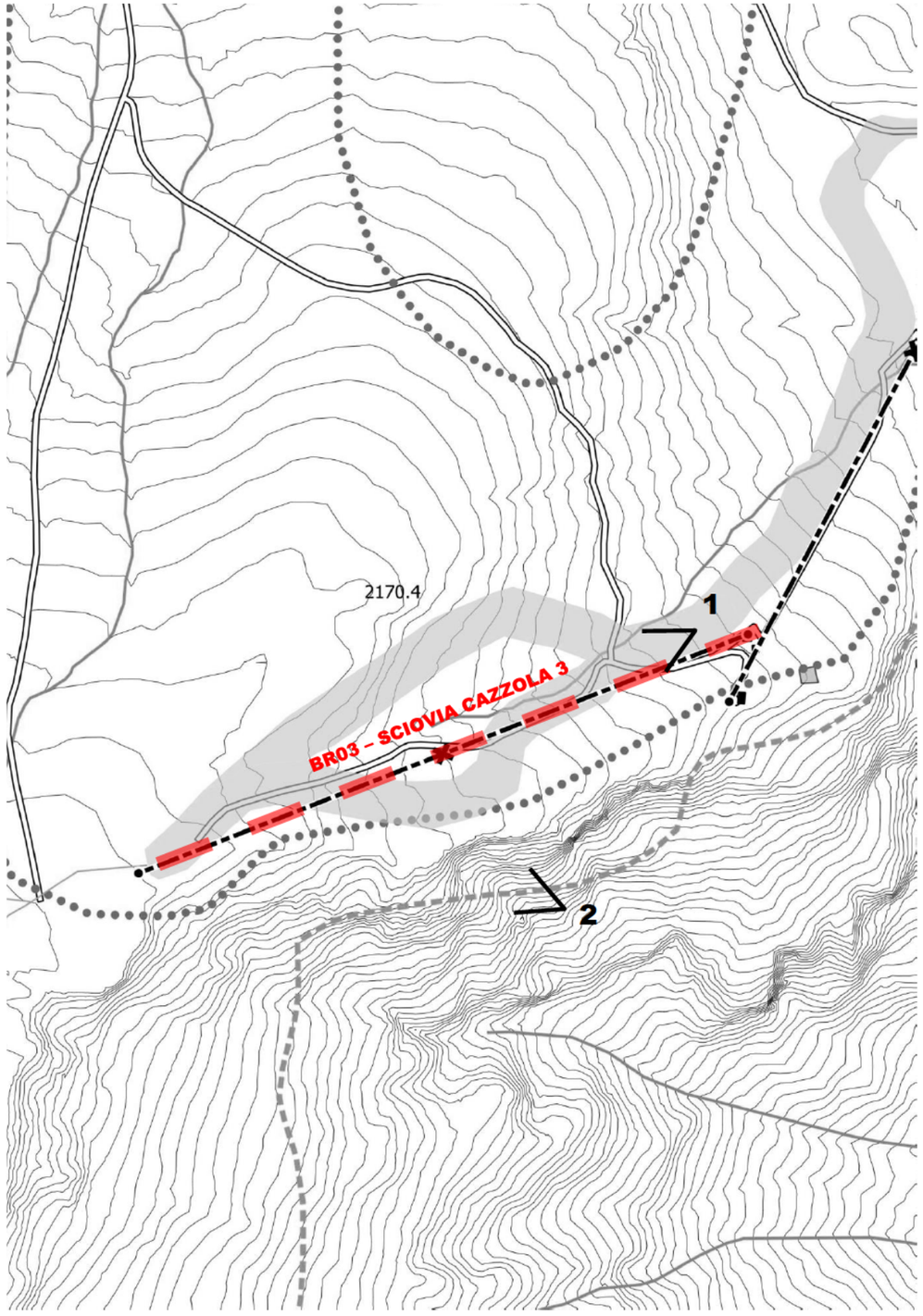
L'intervento è finalizzato al miglioramento e alla razionalizzazione del comprensorio del Devero riguardante anche le schede d'intervento BR01, BR02, che prevede la rimozione di tre impianti esistenti ormai obsoleti, sostituiti da un nuovo impianto (BR04). Tali azioni sono individuate all'interno del piano strategico come interventi migliorativi della componente paesaggistico-ambientale, in un'area tutelata anche con «Dichiarazione di notevole interesse pubblico».

DATI TECNICI

LUNGHEZZA	591 m
DISLIVELLO	160 m
QUOTA STAZIONE VALLE	2 048 m
QUOTA STAZIONE MONTE	2 212 m
PORTATA	718 p/h
STAZIONI/LOC. SGANCIO	1
SOSTEGNI TOTALI	10
PLINTI SOSTEGNI LINEA	16
PLINTI SOSTEGNI PULEGGE	5

INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell'art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

- Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):
- Sistema dei crinali fascia 50 m art.13 NDA
- Ghiacciai rocce e macereti art.13 NDA
- Zona Fluviale interna art.14 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna art.26 NDA
- Relazioni visive art. 31 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico SV1 art.32 NDA
- Morfologie insediative (m.i.13) art.40 NDA
- Elementi di criticità lineari art. 41 NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il Piano Paesistico individua l'area oggetto d'intervento come ambito per l'esercizio dello Sci, non si rilevano prescrizioni.

PRGC vigente

Il PRGC rimanda per l'area individuata al Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero.

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.

Non necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'area attraversata dall'impianto in dismissione è interessata dalla Dichiarazione di notevole interesse pubblico del D.M. 1 Agosto 1985 e Art.136, c.1 lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004. Nelle prescrizioni specifiche sono ammessi interventi di ammodernamento e razionalizzazione delle piste, degli impianti di risalita e di innevamento. Tali interventi devono essere accompagnati da azioni di recupero e riqualificazione delle aree interessate dagli impianti dismessi e devono risultare compatibili con la morfologia dei luoghi, la salvaguardia delle visuali etc.

In merito alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento rientra nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti.

L'intervento risulta altresì coerente con il Piano Paesistico della zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero. Non si riscontrano particolari prescrizioni.

Il PRGC vigente non stabilisce prescrizioni sull'area oggetto d'intervento, rimanda alle disposizioni del Piano Paesistico.
La sostituzione degli impianti esistenti, ormai obsoleti, con un unico impianto permetterà una riduzione sensibile degli impatti ambientali e paesaggistici esistenti, in un'area di grande valenza paesaggistica.

L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Titoli abilitativi ed autorizzativi

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile unicamente alla Fase di Cantiere.

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione materiale, martelli pneumatici, microcariche esplosive, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'area è altamente vocata per il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), favorito anche da una notevole rugosità del terreno. Tra gli altri uccelli nidificanti di interesse conservazionistico, si segnalano il Gheppio (*Falco tinnunculus*) ed il Prispolone (*Anthus trivialis*). Nella porzione sommitale dell'intervento, si rilevano il Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*) ed il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*). Presenti anche il Gufo comune (*Asio otus*) e la Bigiarella (*Sylvia curruca*). Tra i mammiferi, l'area è idonea allo svernamento del Camoscio (*Rupicapra rupicapra*). Potenzialmente presenti alcuni pipistrelli tipici delle foreste alpine come *Eptesicus nilssoni* (colonia riproduttiva segnalata presso l'Alpe Devero), L'erpetofauna, favorita dalla presenza di alcune zone umide, è rappresentata dalla Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*), dalla Rana agile (*Rana temporaria*) e dal Tritone alpestre (*Ichtyosaura alpetris*). Tra gli elementi di spicco dell'entomofauna, si osservano *Libellula quadrimaculata* e *Somatochlora alpetris*.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

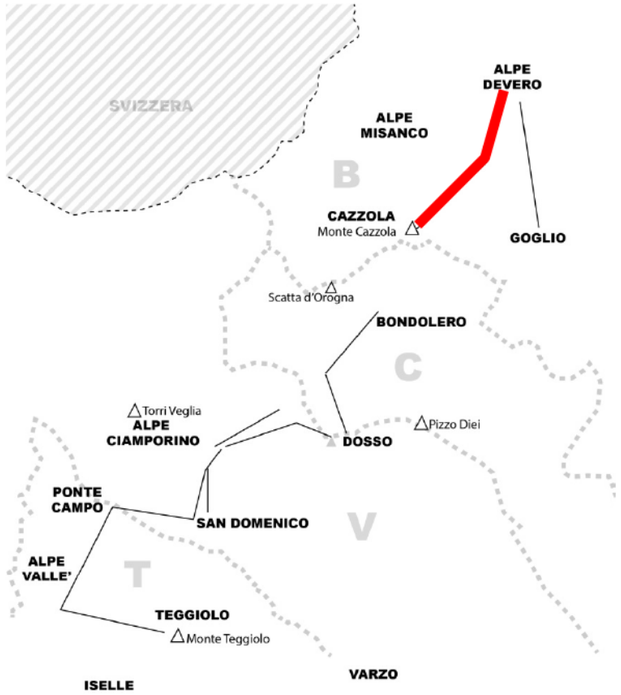
L'area interessata si colloca sulla parte medio - alta del declivio nord del Monte Cazzola, caratterizzato da arbusteti di rododendro e mirtillo (habitat 4060) che sfumano verso la parte sommitale della zona di intervento nella prateria basifila (habitat 6520). L'intervento si svolge prevalentemente all'interno delle attuali piste da sci, degradate da fenomeni di erosione incanalata e con cotica erbosa a tratti discontinua.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

La demolizione verrà eseguita portando in discarica tutti gli elementi elettromeccanici. I mezzi utilizzati saranno camion con gru retrocabina, mezzi escavatori ed elicottero. I plinti in calcestruzzo verranno demoliti fino a quota -20 cm dal piano campagna prevedendone un recupero ambientale con terreno vegetale di riempimento ed idrosemina.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 30.000,00 €



LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Alpe Devero 1639 m - Monte Cazzola. 2320 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

L'impianto Devero–Cazzola parte dall'Alpe Devero ed arriva alla vetta del Monte Cazzola. Il progetto prevede la realizzazione di una seggiovia 6 posti., con una stazione intermedia integrata con un punto tappa bar, che permetterà di ripartire i flussi turistici nella parte alta e nella parte bassa del Monte Cazzola a seconda delle condizioni di servizio e delle condizioni metereologiche.

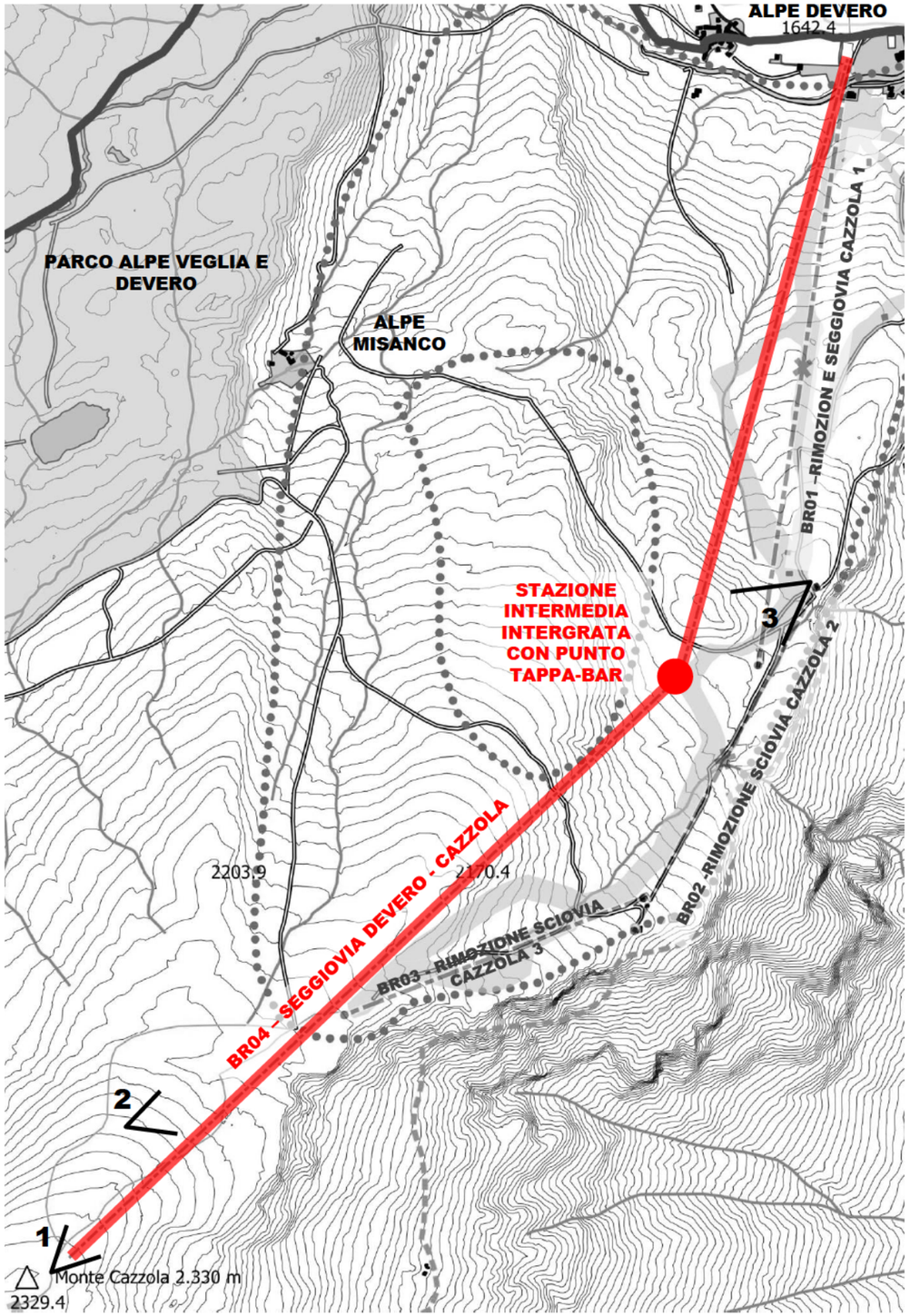
L'intervento rientra nell'ambito della razionalizzazione del comprensorio del Devero. L'impianto in progetto, infatti, sostituirà tre impianti esistenti (n.1 Seggiovia, n.2 sciovia) ormai obsoleti (BR01-BR02-BR03).
L'impianto in progetto potrà ridurre sensibilmente gli impatti ambientali generati dagli impianti esistenti (emissioni CO2, impatto visivo sul crinale etc.) e migliorare la fruibilità sia estiva che invernale di questa zona.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA ORIZZONTALE	2625 m
DISLIVELLO TOTALE	685 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1639 m
QUOTA STAZIONE INTERMEDIA	1947 m
QUOTA STAZIONE MONTE	2324 m
PORTATA ORARIA	2400 p/h
VELOCITA'	5 m/s
TEMPO DI PERCORRENZA	10'
NUMERO DI VEICOLI TOTALI	129
NUMERO DI SOSTEGNI	33

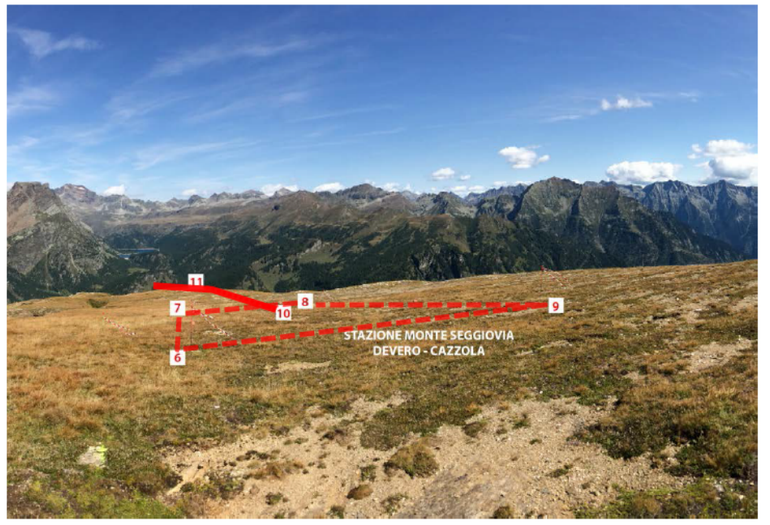
INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS

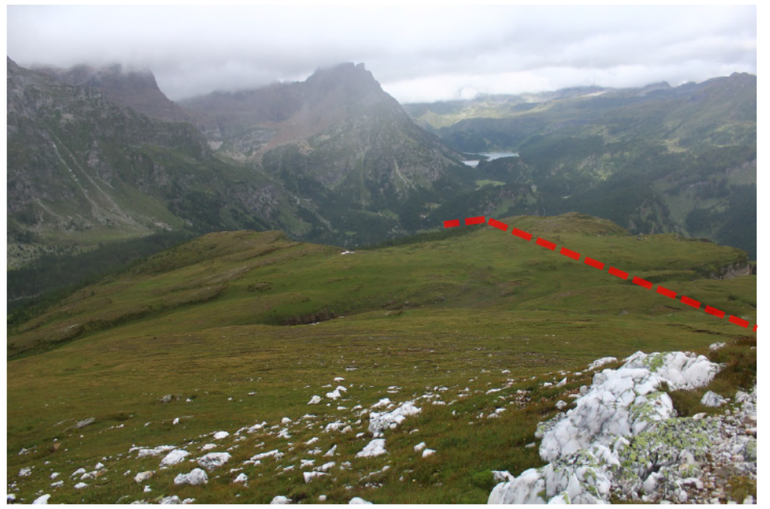


PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 5 000

1



2



3

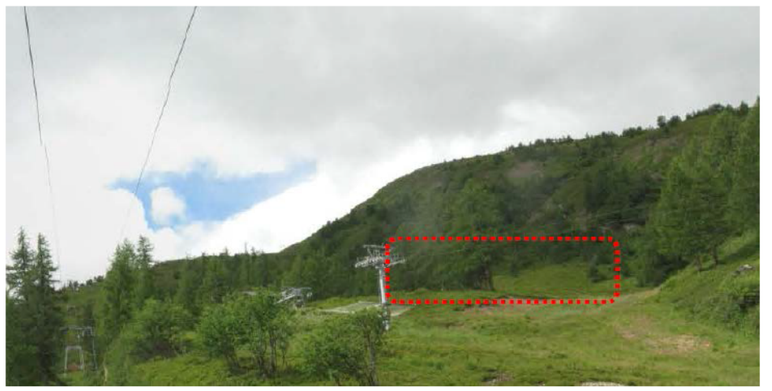
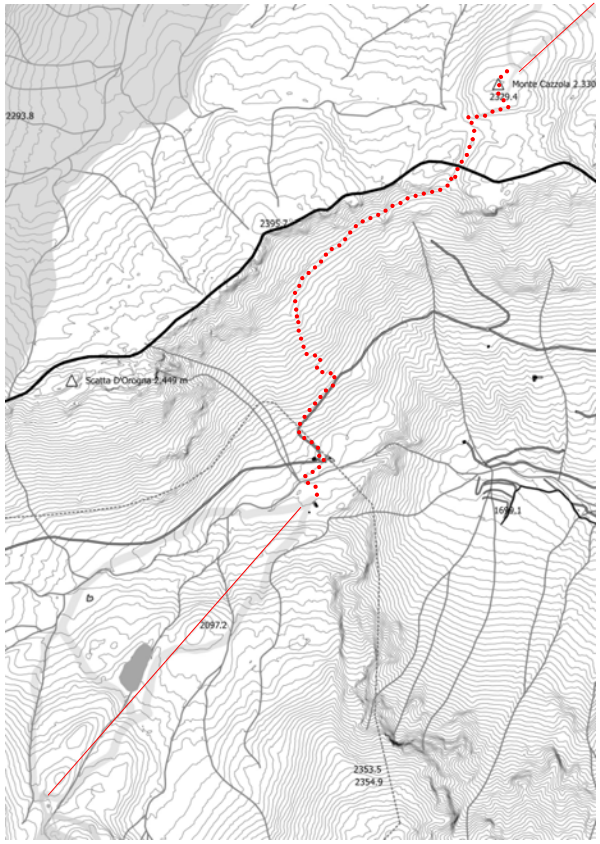


FIG.1 LOCALIZZAZIONE STAZIONE DI MONTE
FIG.2 TRACCIATO IN PROSSIMITA' DELLA VETTA DEL CAZZOLA
FIG.3 LOCALIZZAZIONE STAZAIONE INTERMEDIA



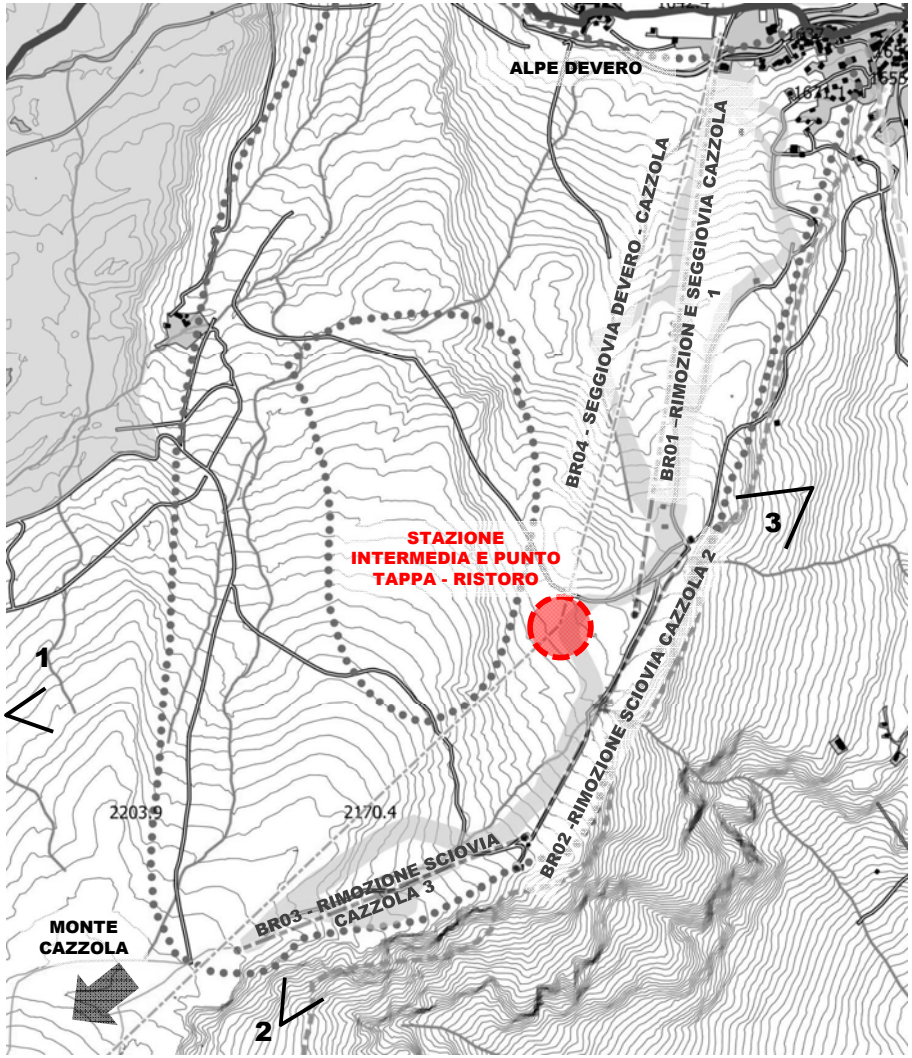


FIG.1 / 2 LOCALIZZAZIONE STAZAIONE INTERMEDIA (VISTA DA DRONE)

SISTEMAZIONE DEL SENTIERO TRA L'ALPE BONDOLERO ED I PASSI DI BUSCAGNA

In relazione alla realizzazione della seggiovia Devero-Cazzola (BR04) e della seggiovia Bondolero2 (CR01) sono previste opere di compensazione, quali la sistemazione del sentiero che dall'Alpe Bondolero sale fino ai Passi di Buscagna, connettendo trasversalmente le due vallate. Tale intervento costituirebbe un plusvalore nel periodo estivo, garantendo la continuità pedonale tra gli impianti in progetto, incoraggiando la fruizione del Vallone Bondolero, di particolare bellezza.

L'accessibilità facilitata attraverso gli impianti, permetterebbe una migliore fruizione (impianto + sentiero) a varie tipologie di utenti, raggiungendo facilmente attraverso il sentiero l'Alpe Bondolero ed il nuovo rifugio (scheda CA01) .

STAZIONE INTERMEDIA E PUNTO TAPPA BAR

Nell'ambito degli interventi della seggiovia Devero – Cazzola, si prevede che possa essere realizzata una struttura snella di appoggio in corrispondenza della stazione intermedia dell'impianto, in grado di ospitare un bar-ristoro , locali di servizio a supporto dell'impianto, ricovero battipista.

In caso di chiusura dell'impianto nella zona più alta, tale intervento risulta indispensabile come punto di attestamento tra la vetta del Cazzola e l'Alpe Devero, garantendo comunque il funzionamento nella zona più bassa.

Durante la stagione estiva tale intervento può fungere anche da punto tappa intermedio, lungo la salita al Cazzola.

Tale intervento rientra nelle azioni migliorative delle componenti paesaggistico-ambientali, altresì finalizzati alla razionalizzazione e all'ammodernamento del sistema esistente.

DATI TECNICI

SUL COMPLESSIVA 200 mq

USI E FUNZIONI :

Posto-tappa: bar, ristoro, ricovero battipista, locali tecnici e di soccorso piste, depositi.

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

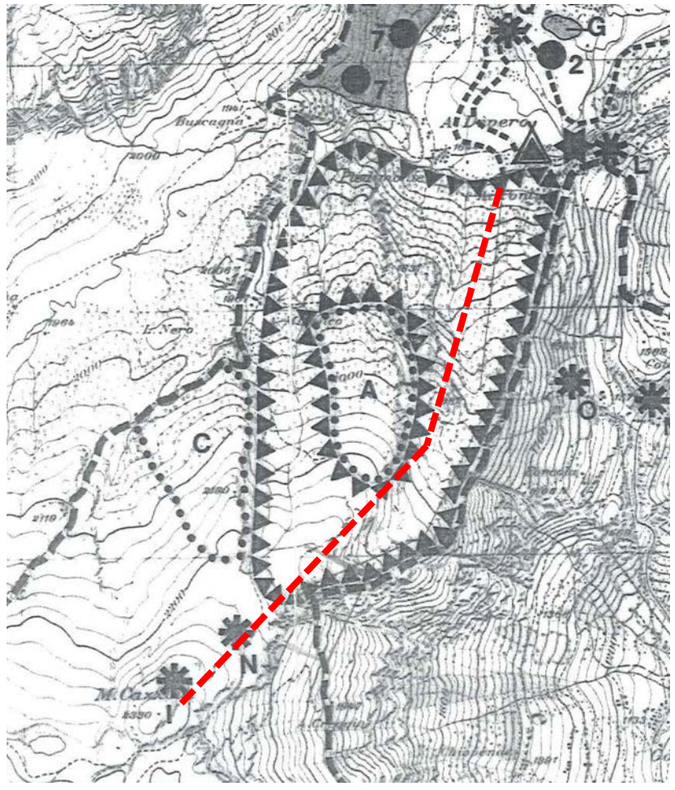
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Sistema di crinali montani principali e secondari , art. 13 NDA
- Vette, art. 13 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Praterie rupicole, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico: aree sommitali costituenti fondali e skyline, art. 32 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna, art. 26 NDA



Stralcio del Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero - 2000

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

L'area interessata dall'impianto in progetto riguarda «l'ambito per l'esercizio dello sci» normato dal Piano Paesistico all'art.23 NDA. Il Piano Paesistico individua anche l'area «A» denominata «Area Naturale Orientata – Alpe Misanco», come un'area da tutelare con un elevato livello di ricchezza floristica/faunistica, con la quale gli interventi in progetto non dovranno interferire.
Nella parte sommitale del Monte Cazzola il Piano Paesistico individua la Punta Cazzola come «Punto Panoramico» e il fenomeno Carsico-Cazzola come «Monumento naturale» art.10 NDA. La parte sommitale del Monte Cazzola rientra nelle zone denominate «agro-silvo-pastorale» (art.5 c.4 NDA).

PRGC vigente

Il PRGC del Comune di Baceno rimanda al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero per la regolamentazione delle aree interessate dall'impianto.
Individuazione:

- Aree sciabili (art.23 NDA): compreso non totalmente

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 09/11/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, in quanto esterno alla fascia di tutela di 50 m prevista dal PPR per i «Sistema di crinali montani principali e secondari» (art. 13 NDA) e per le Vette (art. 13 NDA). Inoltre tale progetto configurandosi come intervento necessario per la razionalizzazione e l'ammodernamento del sistema di impianti sciistici, volti alla riduzione del numero dei tracciati degli impianti (da n.3 impianti esistenti in dismissione si realizzerebbe n.1 nuovo impianto), e mitigazione degli impatti paesaggistici pregressi, risulterebbe ammissibile dal PPR (art.13 c.12 lett. c).
Dall'analisi del Piano Paesistico della zona di Salvaguardia non si riscontrano particolari prescrizioni in merito, in quanto l'impianto si colloca all'interno dell'ambito previsto per l'esercizio dello sci per l'80% della sua lunghezza. Si dovrà evitare l'interferenza puntale con l'area naturale orientata «Alpe Misanco», con il Punto panoramico «Punta Cazzola» e il Monumento Naturale «Fenomeno Carsico-Cazzola» per i quali è vietata alterazione (art. 9 c.2 NDA Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero). Per quanto riguarda il punto tappa-ristoro, il Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero, all'art.23 delle NDA prevede che ogni lavoro di costruzione a supporto dell'esercizio dello sci sia ammesso, previo Studio di Compatibilità ambientale. Nel caso specifico si tratta di un intervento a supporto delle attività sciistiche ed escursionistiche, necessario anche a garantire la sicurezza degli utenti in caso di emergenza.
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), La realizzazione della seggiovia può rientrare nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti (dismissione di n.3 impianti e realizzazione n.1 nuovo impianto).
Relativamente al PRGC è richiesta una variante nell'ambito dell'adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009); si propone inoltre l'estensione delle attuali aree sciabili e sviluppo montano fino alla vetta del Cazzola.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione verifica di V.I.A. (categoria B1 n.5)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

La Stazione di Monte dell'impianto Devero-Cazzola, verrà realizzata sul pendio Nord-orientale del M.te Cazzola, dolcemente acclive; il piano inclinato del M.te Cazzola, modellato dalla scistosità del substrato roccioso affiorante e subaffiorante, è caratterizzato dalla presenza di una serie di elementi tettonici, alcuni dati da avvallamenti allineati secondo le linee di discontinuità strutturale, mentre altri sono vere e proprie trincee di larghezza ed estensione variabili, delimitate da pareti rocciose di altezza nell'ordine di 1.0÷4.0 m, riempite al fondo, in misura variabile, da depositi detritici ed eluvio-colluviali.
La Stazione di Monte, non dovrà essere ubicata in corrispondenza delle fratture beanti, mantenendo congrua distanza dagli elementi strutturali maggiormente significativi; l'impianto di linea si svilupperà in direzione Nord-Est, superando in «aerea» l'avvallamento di origine tettonica, orientato lungo la direttrice Est-Ovest, che delimita la base del pendio del M.te Cazzola; il nuovo tracciato della seggiovia, passerà a Nord rispetto all'attuale linea "Cazzola 3", prevedendo di impostare i sostegni di linea alla sommità di una larga dorsale rocciosa, il cui fianco orientale è caratterizzato dal substrato affiorante, estesamente esarato dall'antica azione del ghiacciaio.
Il tracciato, quindi, scenderà gradualmente di quota, portandosi al limitare delle sottostanti aree boscate; alla quota di 1944 m s.l.m., in corrispondenza di un ampio avvallamento di origine tettonica, delimitato a Nord-Est da una pronunciata contropendenza, verrà realizzata la Stazione Intermedia.
L'impianto seggioviario, quindi, si svilupperà in direzione Nord, dapprima superando la suddetta contropendenza, quindi scendendo lungo il versante boscato moderatamente acclive, tenendosi all'incirca parallelo all'attuale seggiovia "Cazzola 1", che verrà smantellata e le aree dei sostegni di linea e le stazioni verranno bonificate, fino a raggiungere il fondovalle dell'Alpe Devero.
Nell'ambito dell'intero versante in esame, vi sono diverse le linee di impluvio spesso coincidenti con linee tettoniche di disturbo strutturale; tali vallecole e/o incisioni, che si attivano con lo scioglimento delle nevi od in concomitanza di eventi meteorici intensi e prolungati, sono principalmente impostate in roccia e presentano generalmente sviluppi limitati ed andamento rettilineo, talvolta con brusche curve a gomito, determinate dal controllo strutturale del substrato. Tutti i sostegni di linea, dovranno essere realizzati esternamente a tali linee di impluvio, in maniera da non interferire con l'idrografia superficiale.
L'area della Stazione Intermedia del previsto Impianto di Linea "Devero-Cazzola", verrà realizzata sul fianco montuoso mediamente acclive, posto a Sud della piana dell'Alpe Devero, all'incirca alla quota di 1945 m s.l.m., in corrispondenza di un ampio avvallamento di origine tettonica, delimitato a Nord-Est da una pronunciata contropendenza.
Detto avvallamento è geologicamente impostato al margine inferiore di una falda di depositi detritici stabilizzati e vegetati, presumibilmente frammisti a materiale di origine morenica, su cui si sono impostate talune vallecole, che costituiscono altrettante linee preferenziali di deflusso superficiale delle acque meteoriche, che drenano il versante meridionale.
Il nuovo fabbricato verrà presumibilmente realizzato in corrispondenza di un settore di pendio leggermente sopraelevato rispetto al fondo dell'avvallamento tettonico, in cui la principale criticità è data dalla presenza, lungo il pendio occidentale sovrastante, di una di tali vallecole morfologiche, che comporterà la necessità di predisporre interventi per la regimazione delle acque meteoriche, indirizzando le stesse verso l'impluvio settentrionale, evitando che dette acque possano "divagare" nella prevista zona d'imposta dell'edificio e della Stazione Intermedia.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici, gruppi elettrogeni…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dalle stazioni a monte e a valle e dai passaggi dei veicoli sulle rulliere dei tralicci di sostegno dei cavi. Tali impianti saranno progettati al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali ((riduzione delle emissioni delle stazioni, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che gli impianti si trovano all'interno del SIC/ZPS in un'area già ora interessata da impianti a fune, ma in ogni caso saranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'area è altamente vocata per il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), favorito anche da una notevole rugosità del terreno. Tra gli altri uccelli nidificanti di interesse conservazionistico, si segnalano il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta caprogrosso (*Aegolius funereus*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Regolo (*Regulus regulus*). Nella porzione sommitale dell'intervento, si rilevano il Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*) ed il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*). Presenti anche il Gufo comune (*Asio otus*) e la Bigiarella (*Sylvia curruca*). Tra i mammiferi, l'area è idonea sia ai Cervidi (*Capreolus capreolus* e *Cervus elaphus*), che allo svernamento del Camoscio (*Rupicapra rupicapra*). Potenzialmente presenti alcuni pipistrelli tipici delle foreste alpine come *Eptesicus nilssoni* (colonia riproduttiva segnalata presso l'Alpe Devero), *Myotis mystacinus* e *Myotis nattereri*. L'erpetofauna, favorita dalla presenza di alcune zone umide, è rappresentata dalla Lucertola vivipara (*Zootoca vivipara*), dalla Rana agile (*Rana temporaria*) e dal Tritone alpestre (*Ichtyosaura alpetris*). Tra gli elementi di spicco dell'entomofauna, si osservano *Libellula quadrimaculata* e *Somatochlora alpetris*.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area interessata si colloca lungo tutto il declivio nord del Monte Cazzola sino alla piana di Devero. Numerosi sono gli habitat interessati, dalle praterie montane subalpine a *Trisetum flavescens* (habitat 6520), ai boschi di larice su rodoreto vaccinieto (habitat 9420), agli arbusteti di rododendro ferrugineum e mirtilli (habitat 4060) sino alle praterie basifile subalpine e alpine (habitat 6170) tipiche dell'alto versante. Si segnala peraltro che, specie alle quote inferiori, l'impianto in progetto si snoda lungo le piste da sci esistenti, fortemente degradate per erosione e carenza di copertura erbacea. Il varco seggioviario interesserà sino alla stazione intermedia radi boschi di larice, comportando il taglio di alcuni esemplari, taglio che dovrà essere condotto cercando di non minare la stabilità della struttura a collettivi. La stazione intermedia ed il tratto da quest'ultima sino al M- Cazzola si sviluppa fuori dal bosco e non determina specifici impatti sugli habitat. L'area interessata dalla stsi colloca lungo il declivio nord del Monte Cazzola nei pressi della stazione intermedia della nuova seggiovia in un'area di radura, caratterizzata dall'habitat delle praterie montane subalpine a *Trisetum flavescens* (habitat 6520), circondata dai boschi di larice su rodoreto vaccinieto (habitat 9420).

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Descrizione tecnica

L'impianto consiste in una seggiovia ad ammorsamento automatico monofune, nella quale i veicoli sono agganciati automaticamente alla fune portante-traente, chiusa ad anello mediante impalmature e dotata di moto continuo unidirezionale.
L'azionamento dell'anello di fune avviene tramite un argano motore, posto nella stazione motrice, ed il tensionamento è assicurato da pistoni idraulici posizionati nella stazione tenditrice.
Per il ricovero e la manutenzione dei veicoli è previsto, presso la stazione intermedia, un binario munito di convogliatori a pneumatici che rendono possibile un immagazzinamento dei veicoli in modo automatico, in un locale interrato al di sotto della stazione, con la capacità di 129 veicoli più il veicolo per la manutenzione.
La stazione di valle ha una struttura identica alla stazione di monte, ha funzione di rinvio e tensione e supporta il sistema di tensionamento, i relativi dispositivi di sicurezza e la puleggia di rinvio. Sono ovviamente presenti i meccanismi di decelerazione ed accelerazione dei veicoli, il giro stazione e tutti i relativi sistemi di sicurezza.
La stazione motrice, a monte, si può rappresentare in modo schematico come costituita dalla struttura in carpenteria metallica che supporta direttamente tutti i meccanismi della stazione quali l'argano motore e la puleggia motrice; sulla struttura è posizionato anche un sistema di pedane lungo tutti gli organi meccanici e lungo il perimetro delle stazioni, in modo da facilitare l'accessibilità al personale per le operazioni di controllo e manutenzione. I meccanismi di stazione sono composti altresì dal treno di decelerazione con ruote di gomma e presa di moto direttamente dalla fune, da un giro stazione collegato tramite alberi cardanici e comprendente anche uno spaziatore, e da un treno di accelerazione anch'esso con relativa presa di moto dalla fune.
Come veicoli sono previste delle seggiole a sei posti con cupola.
Sono previsti sostegni a fusto centrale realizzati in profilati a sezione circolare in acciaio zincato collegati alle fondazioni in cemento armato tramite flangia imbullonata a tirafondi annegati nel cemento stesso. Sui sostegni sono montate le rulliere, che permettono alla fune di scorrere senza danneggiarsi, dal momento che i rulli che le costituiscono sono rivestiti con materiali cedevoli quali gomme naturali o sintetiche. I sostegni sono provvisti di scala con dispositivo anticaduta; sulle testate sono montate passerelle, pedane e falconi per la manutenzione delle rulliere.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 11.600.000,00 €

STAZIONE A VALLE

Stato attuale

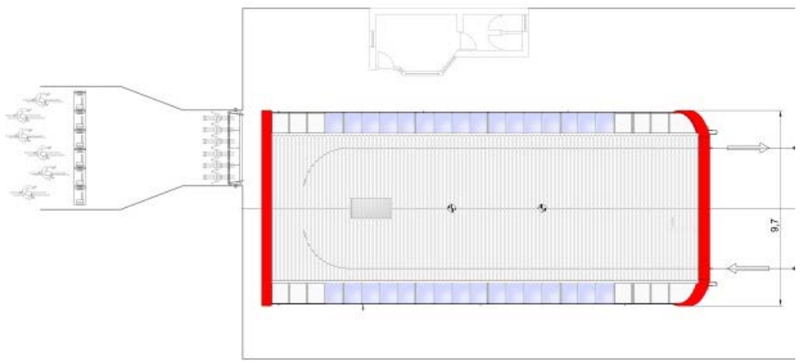
Stato di progetto

Nome dell'impianto		Seggiovia esaposto Alpe Devero - Cazzola Inferiore
Località		Crodo (VB)
Tipologia delle stazioni		motrice a monte - tenditrice a valle
Valore nominale del tensionamento	N	370.000

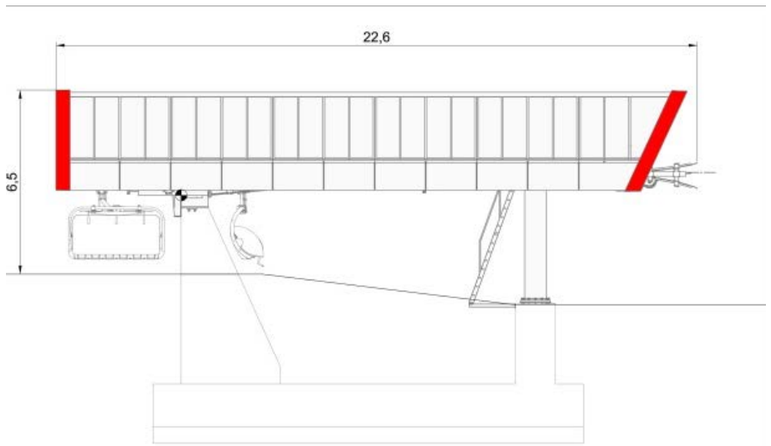
CARATTERISTICHE DELLA LINEA	Unità	Valori
Lunghezza orizzontale fra gli ingressi in stazione	m	1.093,05
Lunghezza sviluppata della linea fra ingressi	m	1.157,06
Lunghezza orizzontale fra asse ruota valle ed asse ruota monte	m	1.114,85
Lunghezza inclinata fra asse ruota valle ed asse ruota monte	m	1.178,86
Lunghezza complessiva dell'anello di fune	m	2.374,53
Dislivello tra gli ingressi in stazione	m	309,21
Pendenza media	%	28,29
Numero dei sostegni in linea	n	15
Senso di marcia	:	ORARIO
Intervia in linea	mm	6.000
Intervia in stazione	mm	4.900
Numero di veicoli in linea	n	51
Numero di veicoli totali	n	56
Equidistanza dei veicoli	m	45,00
Intervallo delle partenze	s	9,00
Tempo di percorrenza fra gli ingressi stazione	m:s	3:51,4
Velocita' a regime	m/s	5,00
Portata oraria	p/h	2.400
Potenza continua ai motori	[kW]	521
Potenza di punta ai motori	[kW]	603

CARATTERISTICHE DEI VEICOLI		
Modello	:	Esaposto
Numero persone per veicolo	n	6
Massa veicolo vuoto	kg	720,00
Massa veicolo carico	kg	1.200,00

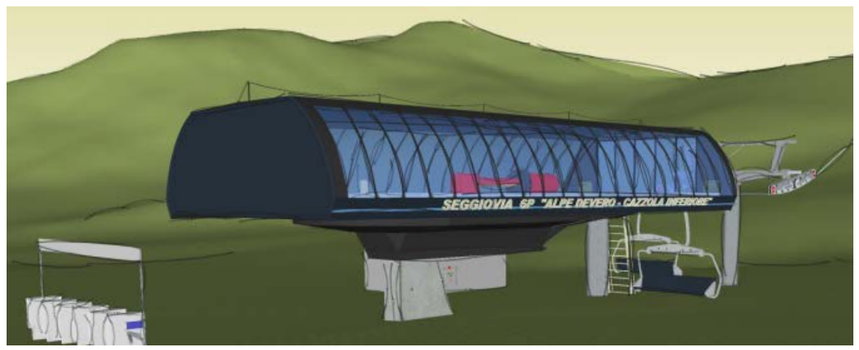
CARATTERISTICHE DELLA FUNE	Unità	Valori
Tipo		WARRINGTON 216
Diametro	mm	46,00
Massa unitaria	kg/m	7,91
Sezione metallica	mm2	872,50
Resistenza unitaria	N/mm2	1.606,88
Carico di rottura minimo	kN	1.402,00



Planimetria di progetto



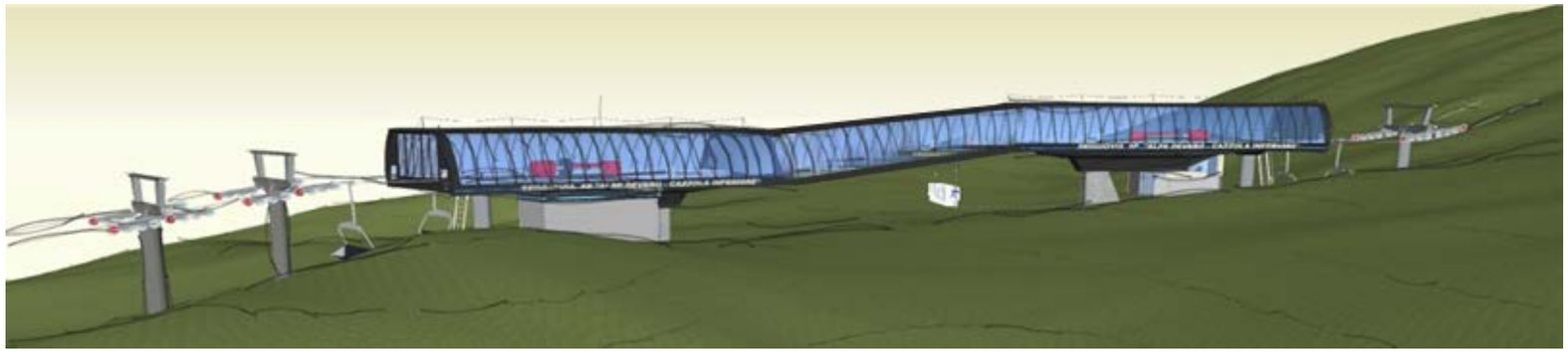
Sezione di progetto



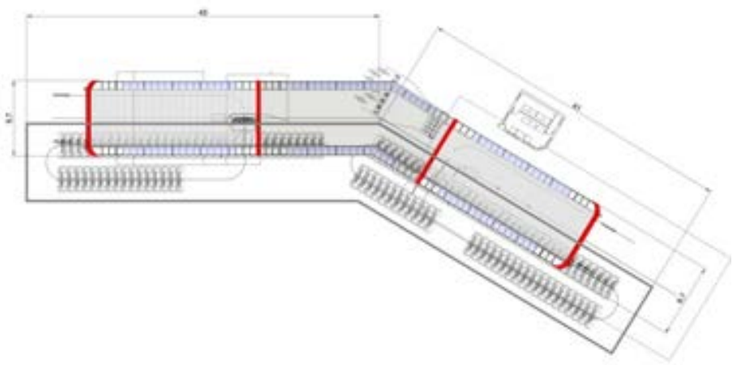
STAZIONE INTERMEDIA

Stato attuale

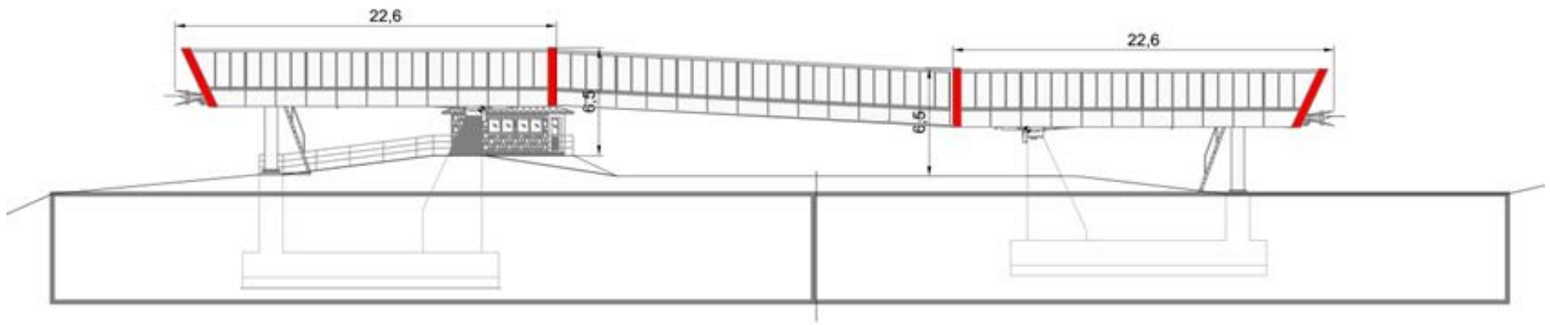
Stato di progetto



Nome dell'impianto		Seggiovia esaposto Alpe Devero - Cazzola Superiore
Località		Crodo (VB)
Tipologia delle stazioni		motrice tenditrice a valle
Valore nominale del tensionamento	N	418.000
CARATTERISTICHE DELLA LINEA	**Unità**	**Valori**
Lunghezza orizzontale fra gli ingressi in stazione	m	1.468,94
Lunghezza sviluppata della linea fra ingressi	m	1.535,67
Lunghezza orizzontale fra asse ruota valle ed asse ruota monte	m	1.490,74
Lunghezza inclinata fra asse ruota valle ed asse ruota monte	m	1.557,47
Lunghezza complessiva dell'anello di fune	m	3.131,74
Dislivello tra gli ingressi in stazione	m	377,27
Pendenza media	%	25,68
Numero dei sostegni in linea	n	18
Senso di marcia	:	ORARIO
Intervia in linea	mm	6.000
Intervia in stazione	mm	4.900
Numero di veicoli in linea	n	68
Numero di veicoli totali	n	73
Equidistanza dei veicoli	m	45,00
Intervallo delle partenze	s	9,00
Tempo di percorrenza fra gli ingressi stazione	m:s	5:7,1
Velocita' a regime	m/s	5,00
Portata oraria	p/h	2.400
Potenza continua ai motori	[kW]	599
Potenza di punta ai motori	[kW]	700
CARATTERISTICHE DEI VEICOLI		
Modello	:	Esaposto
Numero persone per veicolo	n	6
Massa veicolo vuoto	kg	720,00
Massa veicolo carico	kg	1.200,00
CARATTERISTICHE DELLA FUNE	**Unità**	**Valori**
Tipo		WARRINGTON 216
Diametro	mm	46,00
Massa unitaria	kg/m	7,91
Sezione metallica	mm2	872,50
Resistenza unitaria	N/mm2	1.606,88
Carico di rottura minimo	kN	1.402,00



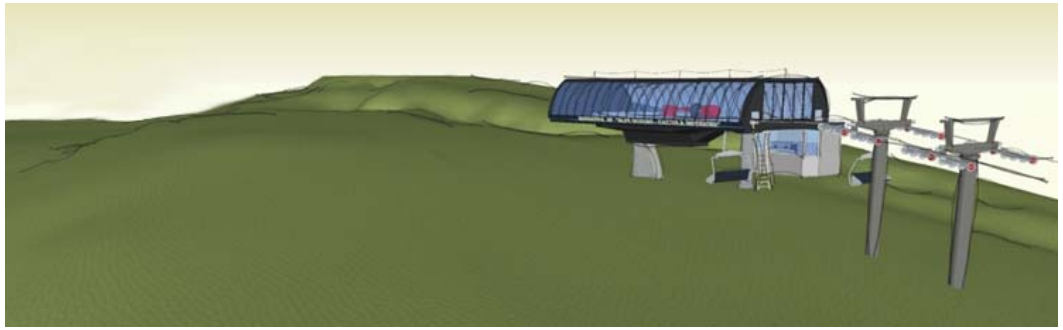
STAZIONE INTERMEDIA – PIANTA (soluzione architettonica e tecnica da sviluppare in fase successiva)



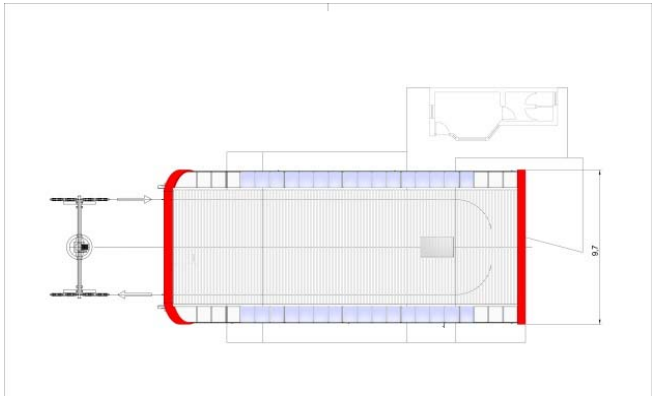
STAZIONE INTERMEDIA – PROSPETTO LATERALE (soluzione architettonica e tecnica da sviluppare in fase successiva)

STAZIONE A MONTE

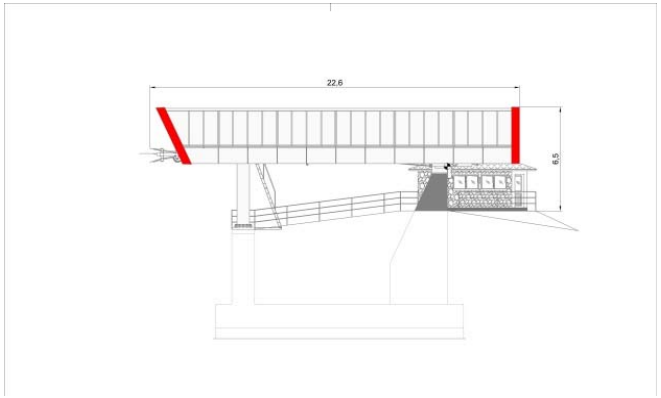
Stato attuale



Simulazione di progetto



Planimetria di progetto



Prospetto laterale

Simulazione di progetto

CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE GOGLIO - DEVERO

COLLEGAMENTO SU TRACCIATO VECCHIA FUNIVIA ENEL

B R05

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, 1138 – 1655 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

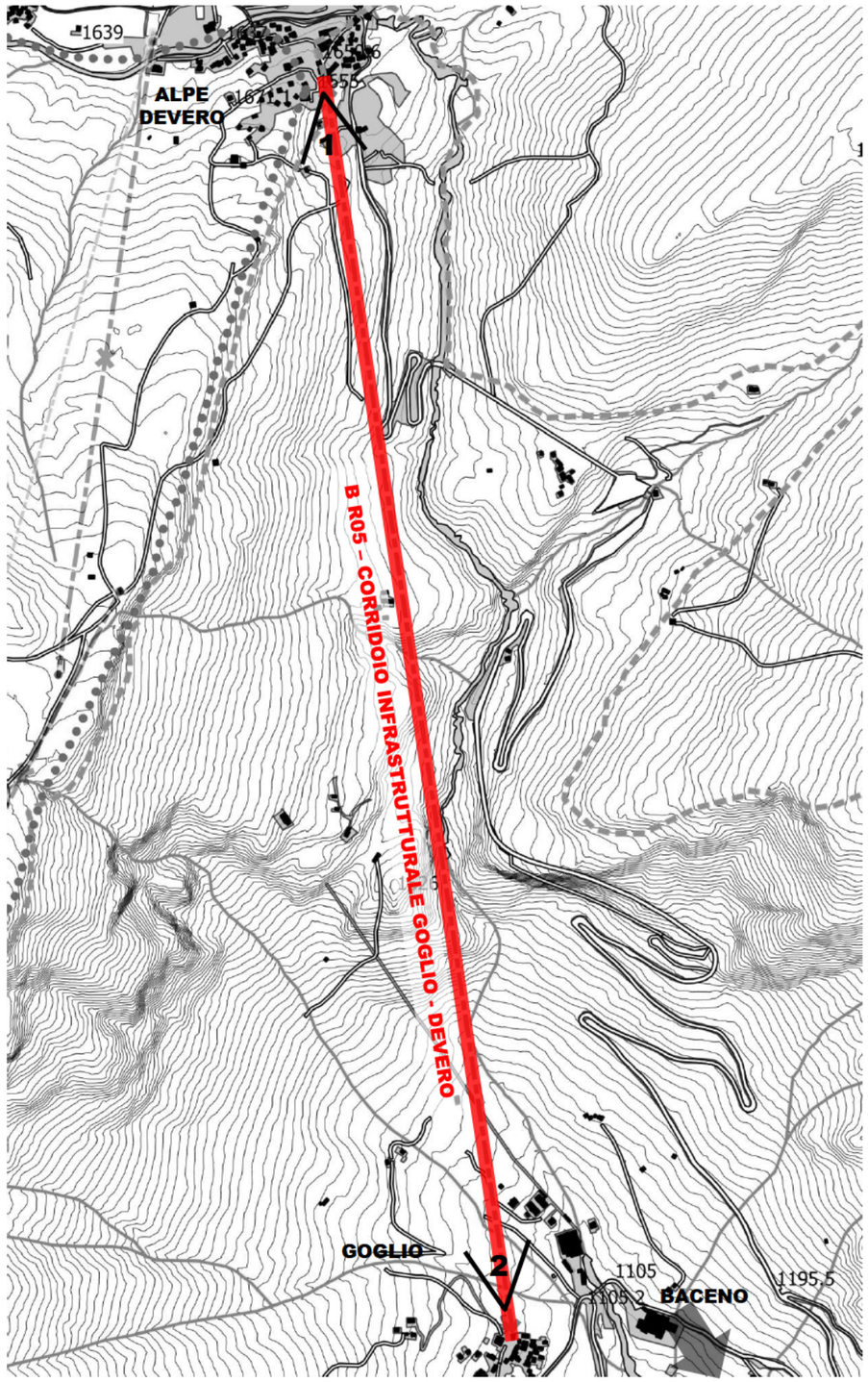
Il corridoio infrastrutturale Goglio–Devero si sviluppa lungo il tracciato della ex funivia Enel, ormai dismessa, connette l'abitato di Goglio alla piana del Devero. Il recupero del tracciato della vecchia funivia permetterebbe l'alleggerimento delle pressioni trasportistiche sulla strada SP74 Goglio-Devero, e in generale sulla piana del Devero, che risulterebbe accessibile attraverso l'impianto a fune; con la realizzazione dei nuovi parcheggi di attestamento e dell'impianto in oggetto, Goglio risulterebbe la «porta» di accesso alla dorsale infrastrutturale.
La proposta progettuale per l'impianto Goglio-Devero prevede la realizzazione di una funivia bifune «va e vieni» con cabine panoramiche da 60 posti/cad. L'utilizzo di due funi portanti, per ramo, ne assicura una migliore stabilità al vento, mentre una fune di soccorso permette l'evacuazione aerea in quanto il terreno sottostante non è idoneo per il recupero a terra. Si tratta di un vero e proprio impianto di trasporto, senza pista di rientro per il trasferimento di persone.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA ORIZZONTALE	2134 m
DISLIVELLO	514 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1138 m
QUOTA STAZIONE MONTE	1652 m
PORTATA ORARIA	600 p/h
VELOCITA'	8 m/s
TEMPO DI PERCORRENZA	5' 30''
NUMERO DI VEICOLI TOTALI	2
NUMERO DI SOSTEGNI	3

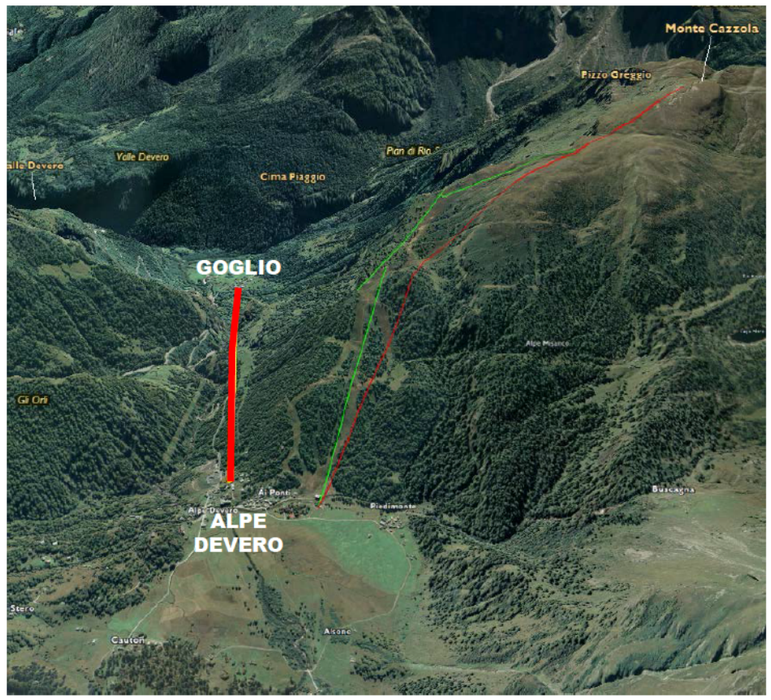
INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 10 000

1



2

3

FIG.1-2 IMMAGINI RELATIVE AL TRACCIATO DELL'IMPAINTO

FIG.3 EX FUNIVA ENEL GOGLIO – DEVERO (DISMESSA)

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali, art. 25 NDA
- Percorsi panoramici, art. 30 NDA
- Relazioni visive tra insediamento e contesto, art. 31 NDA: SC2 - Relazioni visive tra insediamento e contesto
- Morfologie insediative - urbane consolidate dei centri minori (art. 35) m.i.2

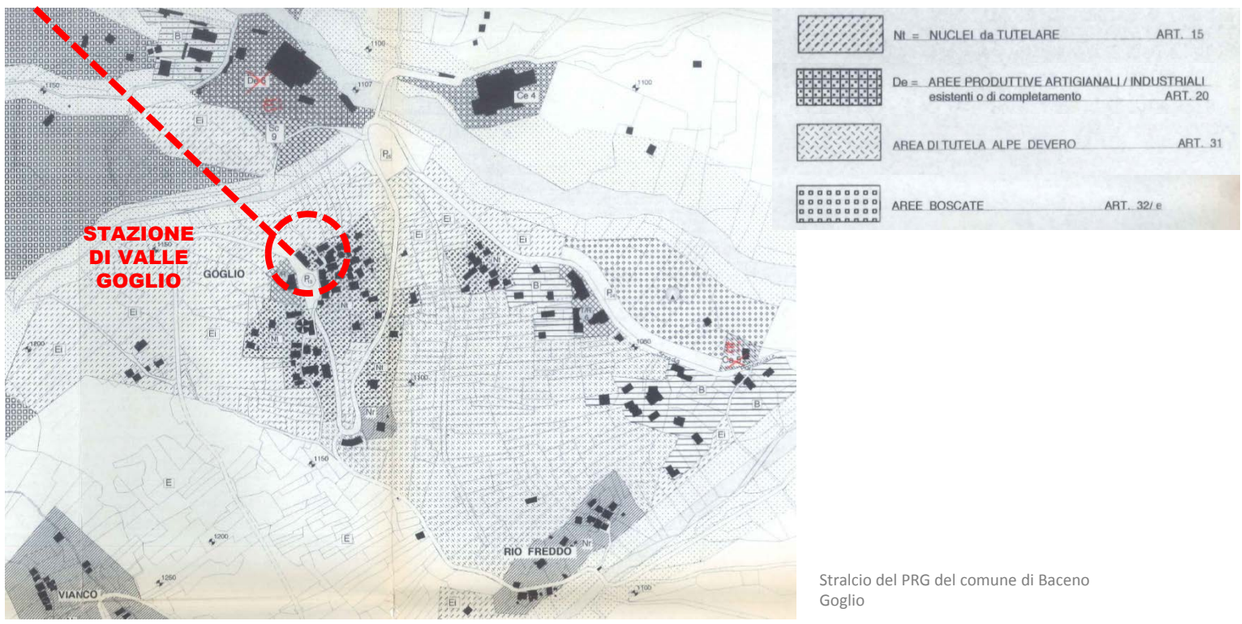
Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il Piano Paesistico individua alcuni «Esemplari vegetali eccezionali lett. O) - Abeti e Larici della Forcola» lungo il tracciato.

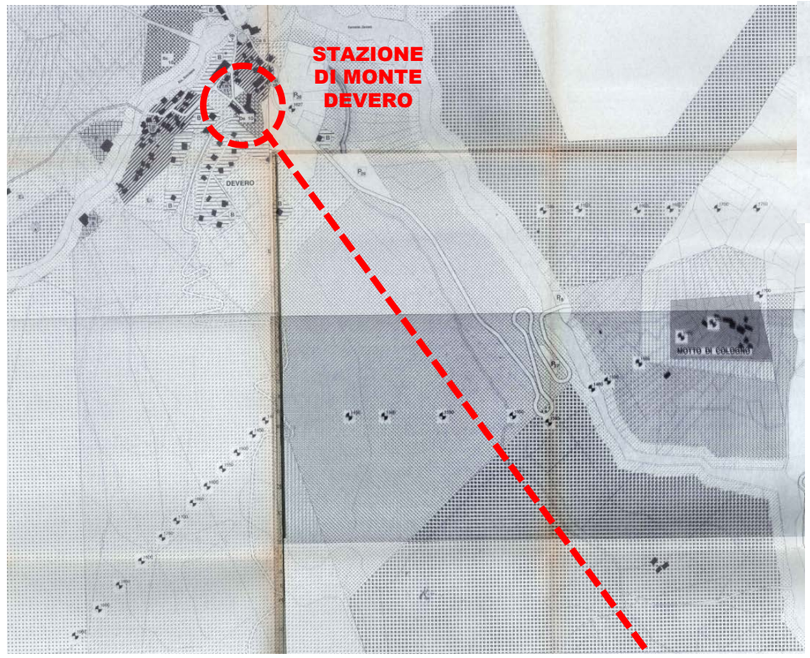
PRGC vigente

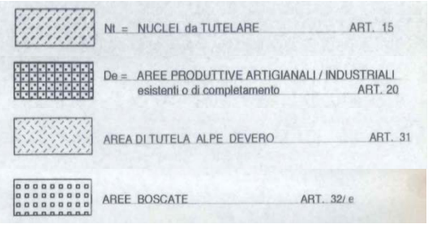
L'impianto Goglio – Devero ricade nelle seguenti aree individuate dal PRGC del Comune di Baceno:

- art.15 Nuclei da tutelare (stazione di valle)
- art.20 (De 10) Aree Produttive Artigianali/industriali – esistenti o di completamento (stazione di monte)
- Art.31 Area di tutela Alpe Devero
- Art.32 e) Aree boscate
- Art.33 Aree agricole inedificabili di tutela dell'abitato



Stralcio del PRG del comune di Baceno
Goglio





Stralcio del PRG del comune di Baceno
Alpe Devero

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Nel progetto si dovrà tener conto l'intero l'ambito attraversato dall'impianto è riconosciuto come area in cui sussistono «relazioni visive tra insediamento e contesto». Anche la strada SP74 è riconosciuta come percorso panoramico (art. 30 NDA). In tal senso si dovrà valutare il corretto inserimento paesaggistico dell'opera e le relazioni di intervisibilità. La progettazione dei sostegni non dovrà interferire con l'apertura delle visuali, con gli aspetti scenici e di panoramicità del paesaggio attraversato. Particolare attenzione dovrà essere rivolta alle aree boscate e alle pareti rocciose che incidono sui caratteri percettivi del paesaggio.

Il tracciato dell'impianto inoltre ricade in un'area tutelata con una «Dichiarazione di notevole interesse pubblico DM 1/8/1985». In questo senso occorrerà porre particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali e alla compatibilità con la morfologia dei luoghi.

Nell'ambito del PRGC del Comune di Baceno, occorre considerare che la stazione di valle rientra in un «nucleo da tutelare» e gli interventi ammessi dovranno essere nell'ambito della ristrutturazione edilizia e del restauro, con modesti ampliamenti volumetrici (art.15 NTA). La stazione di monte rientra nell'ambito delle «aree produttive» in cui sono ammessi interventi di mantenimento, potenziamento e riordino delle strutture esistenti, così come nuovi insediamenti (art.20 NTA). Il tracciato dell'impianto interessa in parte «l'area di tutela dell'Alpe Devero» (art. 31 NTA), normato dal Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero, che prevede la realizzazione degli impianti di risalita soltanto all'interno dell'area sciabile. Nel caso specifico l'impianto di risalita si configura come vero e proprio impianto di trasporto senza piste di rientro.

Si rende necessario un adeguamento del PRGC che consenta la realizzazione della linea di trasporto, limitatamente all'ingombro dell'impianto e della sua relativa fascia di rispetto, poiché esso si configura come collegamento trasportistico non strettamente connesso al sistema delle piste da sci.

L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica a procedura V.I.A. (categoria B1 n.5)
- Attivazione procedura V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il nuovo impianto di trasporto a fune, verrà realizzato lungo il tracciato della vecchia funivia dell'ENEL, un tempo utilizzata per il trasporto di materiale ed operai, ormai dismessa e di cui sono rimaste le sole stazioni di valle e di monte.

Il vecchio tracciato della funivia, che verrà ripristinato, si sviluppa lungo il versante montuoso in sinistra idrografica del T. Devero, ad acclività medio-elevata, con estesa presenza del substrato roccioso affiorante e subaffiorante.

I plinti dei sostegni di linea del nuovo impianto funiviario, verranno presumibilmente realizzati in corrispondenza dei settori morfologicamente sopraelevati ed a minore acclività, posti alla sommità degli orli di scarpata che definiscono le principali pareti rocciose, inoltre, gli stessi dovranno essere realizzati a congrua distanza da eventuali elementi di debolezza strutturali (fratture, fasce cataclasate, ecc.), ed esternamente a tutte le aree potenzialmente interessabili da dissesti gravitativi (falde attive con rilasci di detrito, canaloni di valanga) od idraulici (linee di deflusso superficiale), oltrepassando i canaloni morfologici con le tratte aeree.

ASPETTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici, gruppi elettrogeni, elicotteri,…). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova completamente all'esterno dell'area SIC/ZPS, fatta eccezione della parte N (all'interno dell'abitato di Devero) che risulta in prossimità del SIC/ZPS. L'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo, fatta eccezione i voli in elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dalle stazioni a monte e a valle e dai passaggi dei veicoli sulle rulliere dei tralicci di sostegno dei cavi. Tali impianti saranno progettati al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali ((riduzione delle emissioni delle stazioni, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'impianto si trova in prossimità del SIC/ZPS e pertanto saranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'habitat è idoneo a nidificanti di interesse conservazionistico come il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*) e il Regolo (*Regulus regulus*), oltre che al Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), al Crociere (Loxia curvirostra) e al Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). La presenza di pareti è idonea alla Rondine montana (*Ptyonoprogne rupetris*). Tra i mammiferi, l'abitato di Goglio offre siti *roost* per chirotteri forestali e sinantropici come il Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*), la Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*), il Vespertilio di Brandt (*Myotis brandtii*) e il Vespertilio mustacchino (*M.mystacinus*), mentre le pareti che caratterizzano l'area sono idonee al foraggiamento del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*). Presenti anche Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area d'intervento interessa il tratto dell'alta Valle Devero, caratterizzata da *lariceti (habitat 9420)* con presenza di Abete rosso (*Picea abies*), in alternanza con aree di affioramenti rocciosi e discontinue coperture erbacee. Le formazioni forestali hanno carattere sia pioniero, a colonizzazione di aree prato-pascolive abbandonate, sia ruderale quali soggetti riusciti a svilupparsi in un sistema di versante caratterizzato da notevole asperità geomorfologica; conseguentemente la struttura del popolamento forestale è a collettivi essendosi insediato, anche con interessanti nuclei di rinnovazione naturale, nelle aree meno disturbate e più stabili.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Descrizione tecnica

L'impianto consiste in una funivia bifune «Va e Vieni», la quale utilizza due coppie di funi ferme, chiamate portanti con funzione di via di corsa, e una mobile, detta traente che conferisce il moto al veicolo. Vi è una terza fune detta di soccorso dove, in caso di necessità, si ammorsa il carrello per l'evacuazione dei passeggeri.

Viene definita «Va e Vieni» in quanto i veicoli per raggiungere la stazione di arrivo si muovono in un senso, e nel senso opposto per tornare alla stazione di partenza.

Ogni stazione è formata da due parti distinte: l'avanstazione, che comprende i piani di imbarco e di sbarco dei passeggeri, e la stazione propriamente detta, che comprende i vari meccanismi. L'avanstazione comprende inoltre le fosse per la sosta delle vetture, una copertura metallica ed una zona di ricovero per il carrello di soccorso.

Nella stazione motrice-tenditrice (a monte) trovano spazio locali molto ampi, che contengono le pulegge della fune traente e della fune di soccorso, gli argani e i dispositivi di tensione delle suddette funi, costituiti da getti in cemento o gabbie metalliche contenenti blocchi di calcestruzzo collegate a pulegge sulle cui gole si avvolgono le funi stesse, e gli ancoraggi delle funi portanti.

La stazione di rinvio (a valle) contiene le pulegge della fune traente e della fune di soccorso, e i dispositivi di tensione delle funi portanti. Lungo la linea sono previsti tre sostegni a traliccio, realizzati in profilati in acciaio zincato, collegati alle fondazioni in cemento armato tramite flangia imbullonata a tirafondi annegati nel cemento stesso. I sostegni sono provvisti di scala, con dispositivo anticaduta, per accedere alle passerelle e alle pedane di manutenzione.

La scelta della tipologia di impianto è derivata dal fatto che:

- L'impianto si snoda su di un percorso con tratti superiori al 100% e quindi non consente la realizzazione di una seggiovia o telecabina;
- Si tratta di un impianto per trasporto pubblico e quindi il veicolo non può essere di tipo aperto ma chiuso;
- Il terreno sottostante non consente il soccorso via terra ma aereo (per cui obbligatorio veicolo di soccorso lungo la fune portante);
- Per questioni di portate, impatto ambientale e costi di realizzazione e gestione si escludono le seguenti tipologie: Funifor, 2S, 3S per cui rimane la funivia bifune «va e vieni».

L'utilizzo di due funi portanti, per ramo, ne assicura una migliore stabilità al vento.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.

Stima dei costi : 12.000.000,00 €

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Strada comunale Goglio-Devero, 1105 – 1630 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il collegamento stradale fra Goglio e l'Alpe Devero risulta la principale via d'accesso all'Alpe Devero. L'attuale carreggiata infatti presenta una larghezza della sezione stradale compresa tra 7 m e 5 m. Tale dimensione non garantisce nei due sensi di marcia il transito in sicurezza di autoveicoli e mezzi di dimensioni maggiori (es. bus e mezzi turistici). L'analisi delle criticità relative alla sicurezza del transito sulla strada Goglio-Alpe Devero evidenzia le seguenti problematiche:

- caduta massi dal versante soprastante
- lo scivolamento di masse nevose nella stagione invernale/primaverile.

In questa fase preliminare sono stati individuati n.5 interventi prioritari che riguardano barriere paramassi e fermaneve.

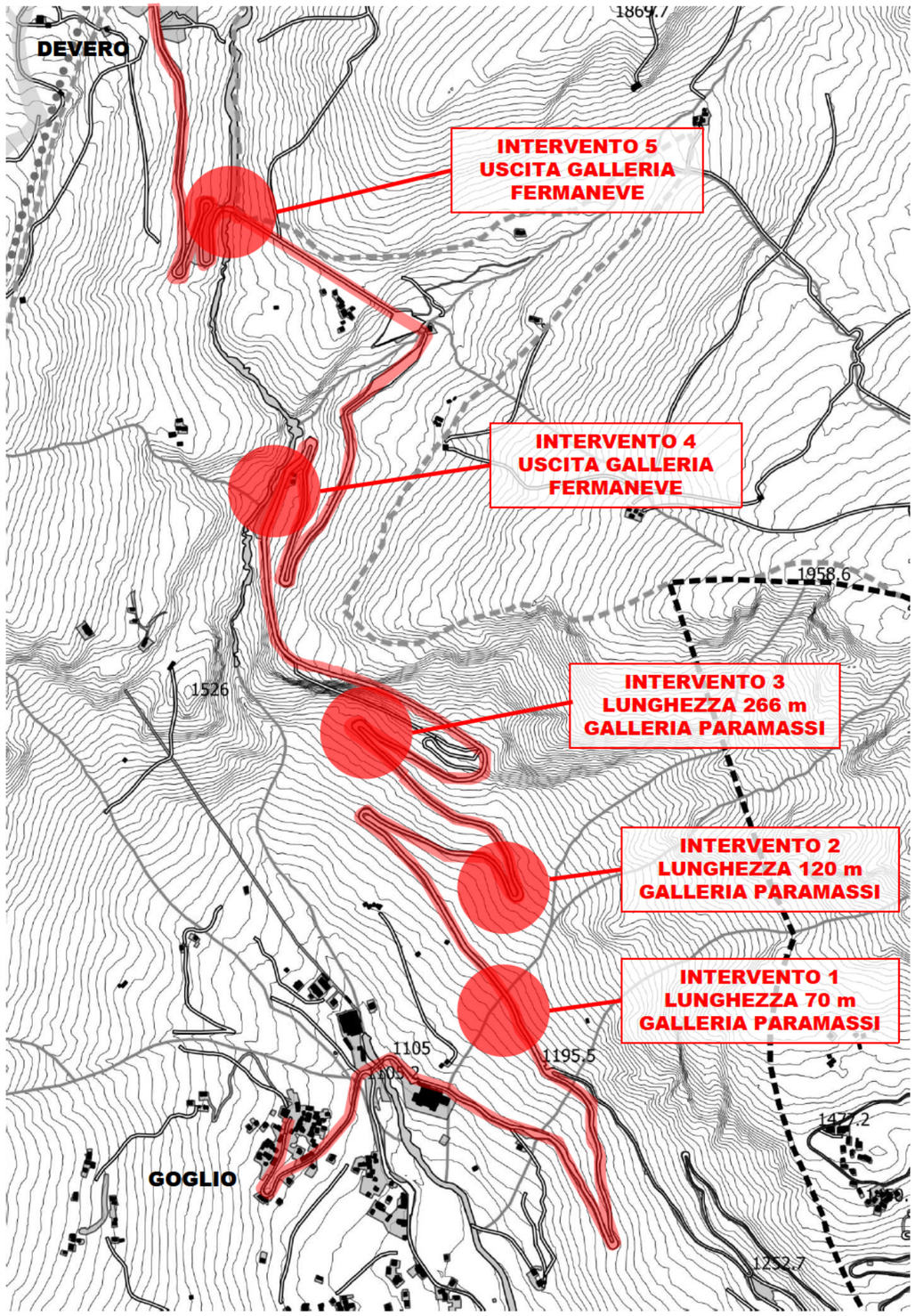
DATI TECNICI E STIMA ECONOMICA

LUNGHEZZA COMPLESSIVA DELLA STRADA 5.8 km

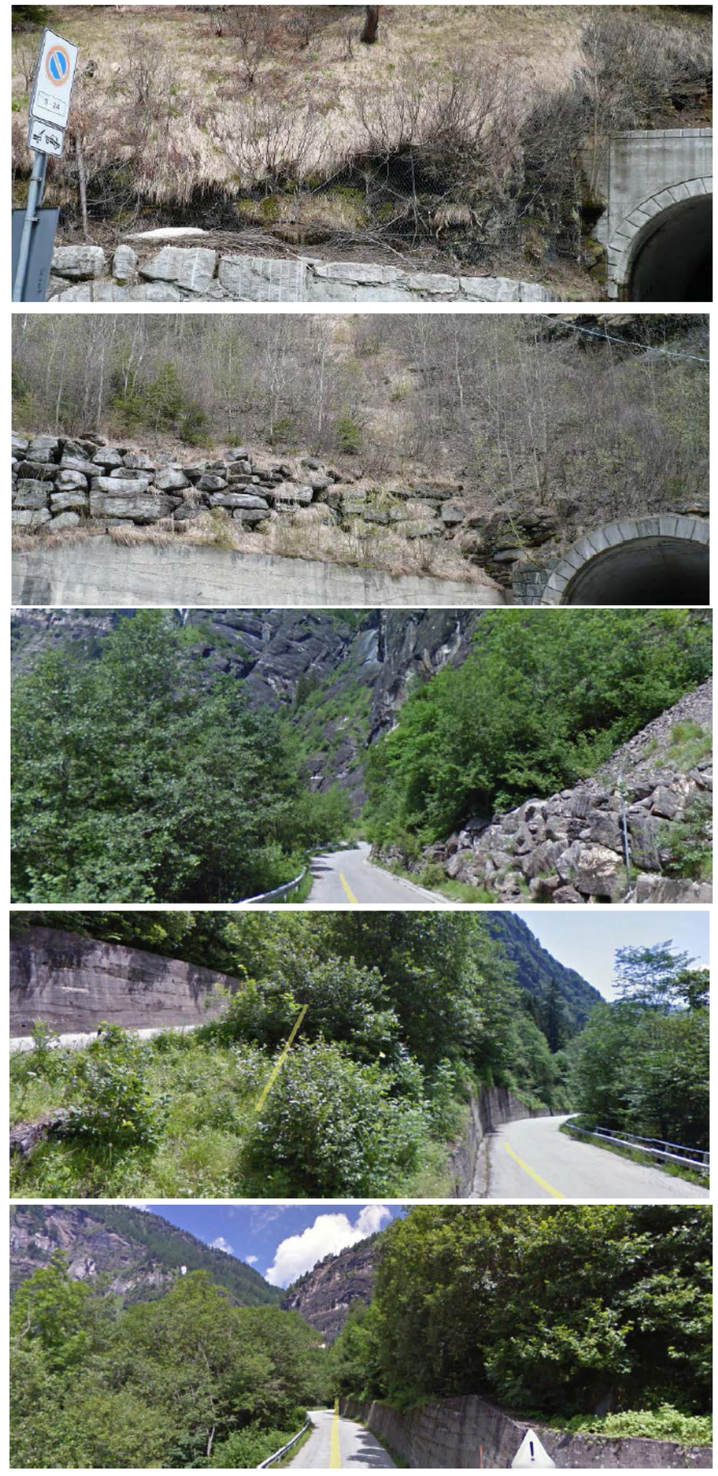
- INTERVENTO 1: GALLERIA PARAMASSI Lunghezza = 70 m
- INTERVENTO 2: GALLERIA PARAMASSI Lunghezza = 120 m
- INTERVENTO 3: GALLERIA PARAMASSI Lunghezza = 266 m
- INTERVENTO 4: FERMANEVE
- INTERVENTO 5: FERMANEVE

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DELLE CRITICITA' LUNGO IL TRACCIATO STRADALE SP 74 – SCALA 1:10.000



FOTOGRAFIE DELLO STATO DI FATTO RELATIVE AI PUNTI DI INTERVENTO

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

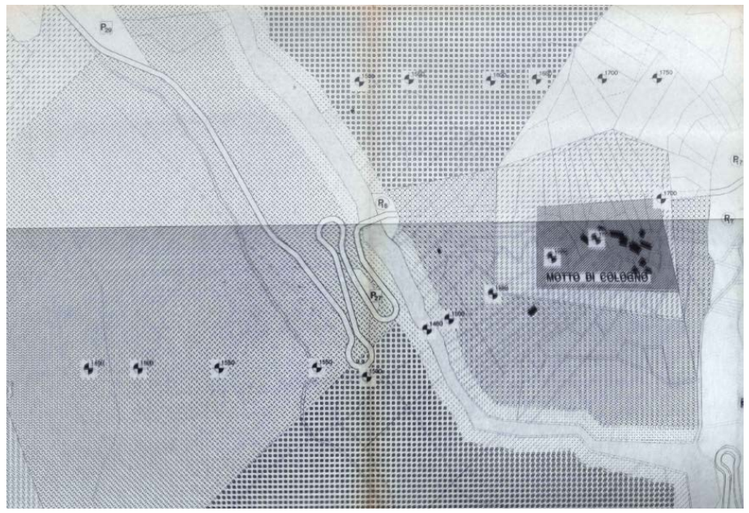
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali (art. 25)
- Percorsi panoramici, art. 30 NDA
- Relazioni visive tra insediamento e contesto (art. 31): SC2 - Relazioni visive tra insediamento e contesto
- Morfologie insediative - urbane consolidate dei centri minori (art. 35) m.i.2

PRGC vigente

Individuazione: PRGC del Comune di Baceno.
La strada Goglio – Devero è individuata come strada esistente. All'Art.35 delle NTA del PRGC si individua la strada in oggetto con categoria «A» relativa alle strade comunali e provinciali, e le Fasce di rispetto stradale. All'Art.38 vengono evidenziate le caratteristiche per i muri di sostegno e per le recinzioni.



Estratto del PRGC del Comune di Baceno – Tratto della strada SP n.74 in prossimità di Devero

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Nel progetto si dovrà tener conto che la strada è riconosciuta come percorso panoramico (art. 30 NDA). In tal senso si dovrà valutare il corretto inserimento paesaggistico dell'opera, in modo da non incidere sulla leggibilità e riconoscibilità dei caratteri d'insieme del paesaggio. Inoltre l'intero ambito attraversato dalla strada è riconosciuto come area in cui sussistono «relazioni visive tra insediamento e contesto». In questo senso la progettazione degli elementi paramassi e ferma neve non dovrà interferire con l'apertura delle visuali, con gli aspetti scenici e di panoramicità del paesaggio attraversato. Particolare attenzione dovrà essere rivolta alle aree boscate e alle pareti rocciose che incidono sui caratteri percettivi del paesaggio.
Il tracciato dell'impianto inoltre ricade in un'area tutelata con una «Dichiarazione di notevole interesse pubblico DM 1/8/1985». In questo senso occorrerà porre particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali e alla compatibilità con la morfologia dei luoghi. Il progetto di adeguamento della strada appare coerente con il PRGC vigente.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Attivazione verifica alla procedura di V.I.A. (categoria B2 n.28)
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Gli interventi previsti si concentrano nella messa in sicurezza della strada. Non ne modificano la capacità se non nel ridurre (e possibilmente annullare) i disagi e le chiusure al traffico dovute a frane, smottamenti etc.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geotecnici e geomorfologici

La tratta terminale della S.P. n. 74, di collegamento tra Goglio e l'A. Devero, si sviluppa dapprima lungo il versante montuoso posto in sinistra idrografica del T. Devero; il tracciato stradale attraversa porzioni di territorio a diversa acclività, risalendo un versante boscato mediamente acclive, quindi dopo una serie di 3 tornanti si porta al piede di una parete rocciosa (oggetto di crolli nel passato e con barriere paramassi al piede), poi si sviluppa con una tratta in galleria, quindi nuovamente in «esterna» con 2 tornanti. Nella tratta finale attraversa, con un'altra galleria rettilinea, una dorsale montuosa, quindi, dopo aver superato il T. Devero, risale il versante in destra idrografica, raggiungendo l'Alpe Devero. Dal punto di vista geologico si alternano tratte con presenza del substrato roccioso affiorante, a settori con depositi di copertura di diversa natura (depositi di versante, falde detritiche).
Laddove sarà necessario adeguare il tracciato stradale, prevedendo allargamenti del sedime, a valle od a monte della strada esistente, si dovranno effettuare indagini specifiche, in maniera da fornire le corrette indicazioni geotecniche in merito alle opere di fondazioni degli eventuali muri di sostegno, nonché le prescrizioni a cui assoggettare gli interventi, comprese le indicazioni per la messa in sicurezza dello stesso tracciato stradale, qualora gli interventi avvengano in zone caratterizzate da elementi di pericolosità geomorfologica, con particolare riferimento alla possibilità di crolli di porzioni rocciose.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici,…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012,* n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova ad una distanza minima di circa 100 m dal SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico assimilabile a quello attuale, con una ipotesi di aumento del numero di transiti di veicoli nel momento in cui tutti gli impianti previsti saranno attivi. L'infrastruttura sarà progettata al fine di contenere le emissioni sonore ambientali. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'infrastruttura (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'infrastruttura, peraltro già esistente, si trova ad una distanza minima di circa 100 m dal SIC/ZPS e quindi l''aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

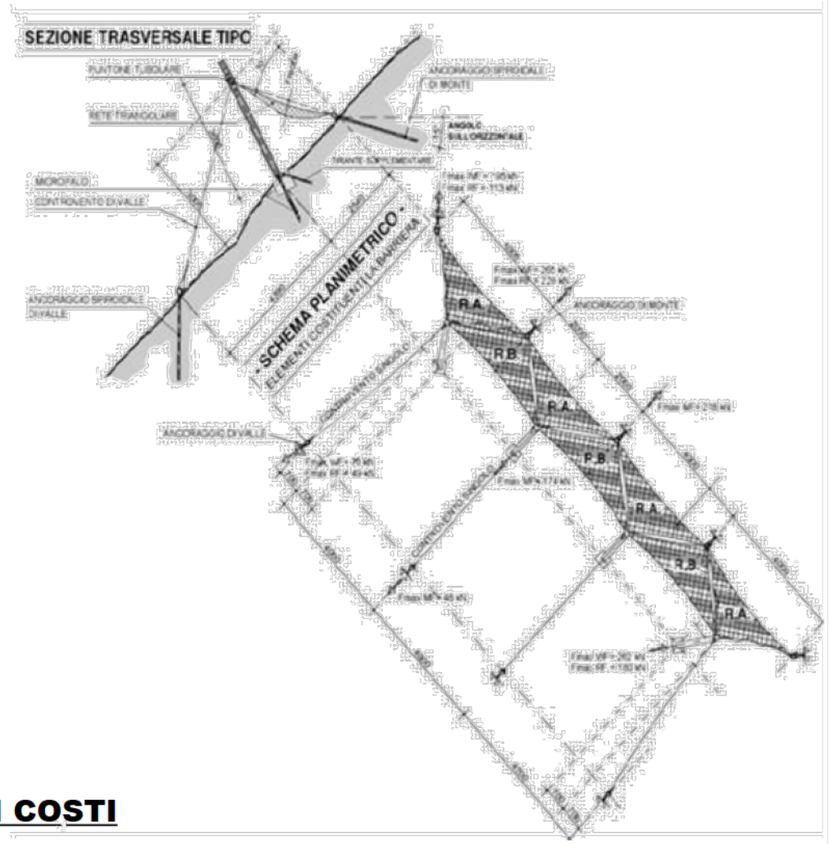
L'alta Valle Devero è idonea a nidificanti di interesse conservazionistico come il Picchio nero (*Dryocopus martius*), la Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*) e il Regolo (*Regulus regulus*), oltre che al Merlo acquaiolo (*Cinclus cinclus*), al Crociere (*Loxia curvirostra*) e al Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*). La presenza di pareti è idonea alla Rondine montana (*Ptyonoprogne rupetris*). Tra i mammiferi, l'abitato di Goglio offre siti *roost* per chirotteri forestali e sinantropici come il Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*), la Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*), il Vespertilio di Brandt (*Myotis brandtii*) e il Vespertilio mustacchino (*M. mystacinus*), mentre le pareti che caratterizzano l'area sono idonee al foraggiamento del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*). Presenti anche Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento nel suo sviluppo interessa vari habitat, tutti comunque condizionati da una marcata presenza di rocciosità e pietrosità. Si alternano faggete, lariceti, boscaglie a betulla ed altre specie pioniere. Tutte le formazioni forestali si inseriscono comunque in un paesaggio aspro e dominato dalle pareti rocciose, sviluppandosi nelle aree meno rocciose o addirittura sulle cenge. L'habitat dominante, è quello delle pareti rocciose con vegetazione rupicola (8210).

APPROFONDIMENTI TECNICI

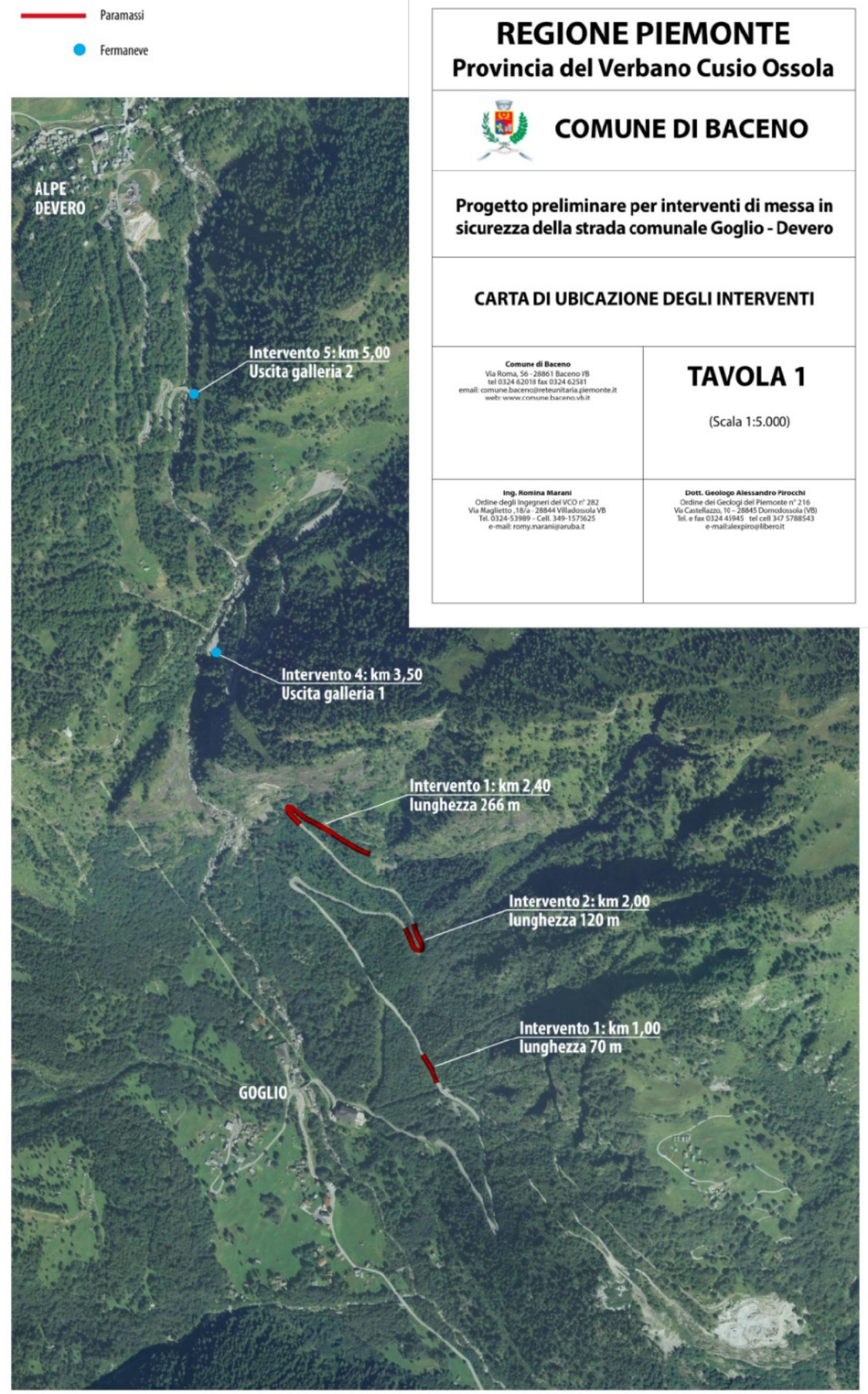
Sezione tipo Struttura di sostegno



MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.
Stima complessiva dei costi: 8.900.000,00 €
La suddivisione e le priorità di intervento saranno stabilite in funzione delle risorse disponibili, con attuazione dei primi lotti già a partire dall'estate 2018.
- Primi lotti (valore presunto circa € 2.800.000)
- Lotti successivi (valore presunto circa € 6.100.000)

La realizzazione del presente intervento è determinante per l'avvio degli altri interventi contenuti nel Macro Ambito Bondolero-Devero (BD).



REGIONE PIEMONTE
Provincia del Verbano Cusio Ossola

COMUNE DI BACENO

Progetto preliminare per interventi di messa in sicurezza della strada comunale Goglio - Devero

CARTA DI UBICAZIONE DEGLI INTERVENTI

Comune di Baceno
Via Roma, 56 - 28861 Baceno VB
tel 0324 62018 fax 0324 62581
email: comune.baceno@reteunitaria.piemonte.it
web: www.comune.baceno.vb.it

Ing. Romina Marani
Ordine degli Ingegneri del VCO n° 282
Via Maglietto , 1B/a - 28844 Villadossola VB
Tel. 0324-53989 - Cell. 349-1575625
e-mail: romy.marani@aruba.it

Dott. Geologo Alessandro Pirocchi
Ordine dei Geologi del Piemonte n° 216
Via Castellazzo, 16 – 28845 Domodossola (VB)
Tel. e fax 0324 41945 tel cell 347 5788543
e-mail:alexpiro@libero.it

TAVOLA 1

(Scala 1:5.000)

LOCALIZZAZIONE

Comune di Baceno, Strada comunale Goglio-Devero, 837m – 1105 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Adeguamento della strada SP74 tra Baceno e Goglio.

L'attuale carreggiata presenta una larghezza della sezione stradale compresa tra 4,00 m e 5,00 m. Tale dimensione non garantisce nei due sensi di marcia il transito in sicurezza di autoveicoli e mezzi di dimensioni maggiori (es. bus e mezzi turistici).

Il progetto di adeguamento della strada provinciale prevede la realizzazione di due tratti significativi al km 3+300 e al km 4+100.

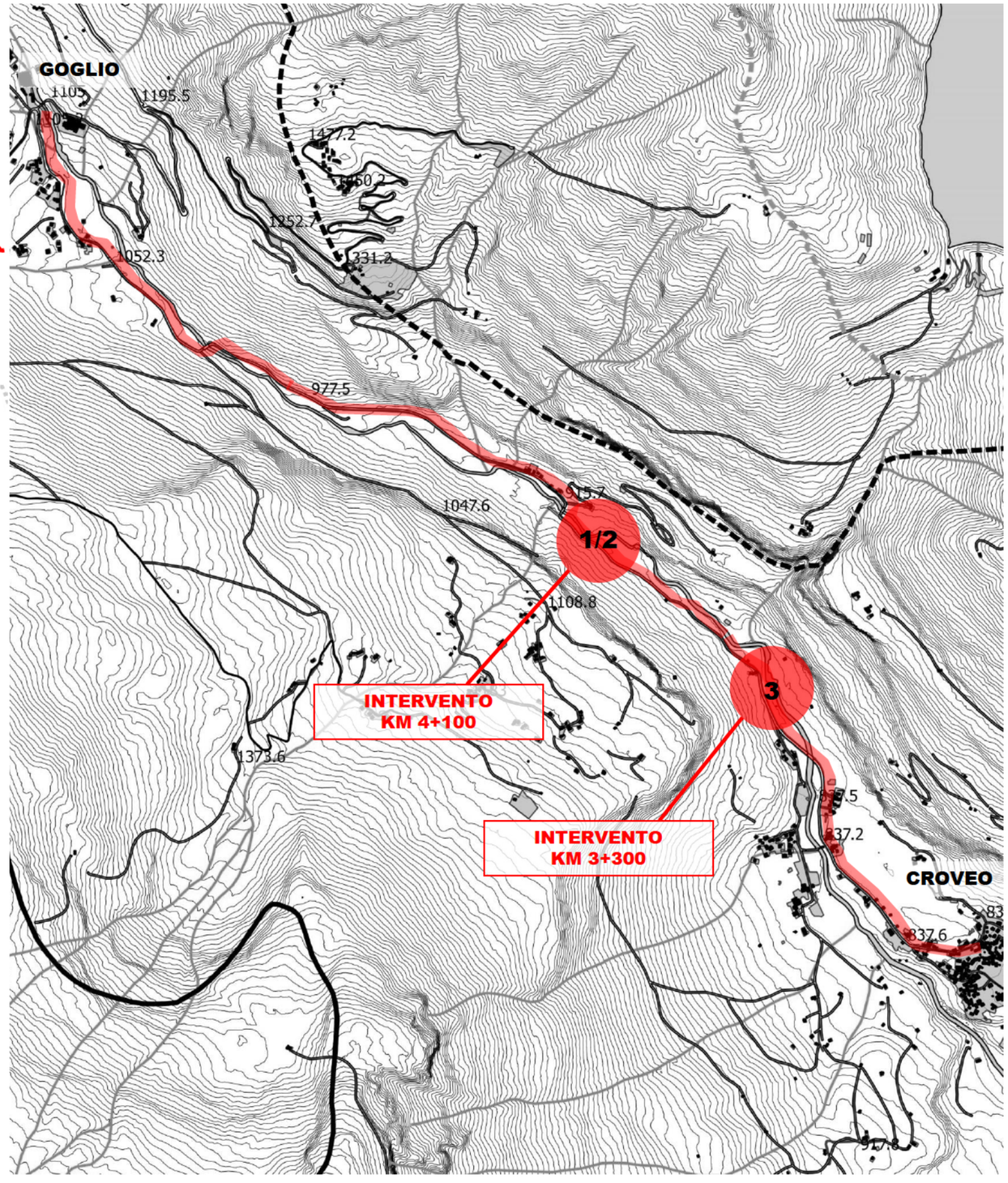
Vista la particolare orografia del terreno, gli interventi previsti saranno di diversa tipologia: a valle (muri, sbalzi, scarpate) e a monte (tagli in roccia, consolidamento pareti e muri controripa).

DATI TECNICI

OPERE KM 3+300	Lunghezza	90 m
OPERE KM 4+100	Lunghezza	100 m

INTERFERENZE CON

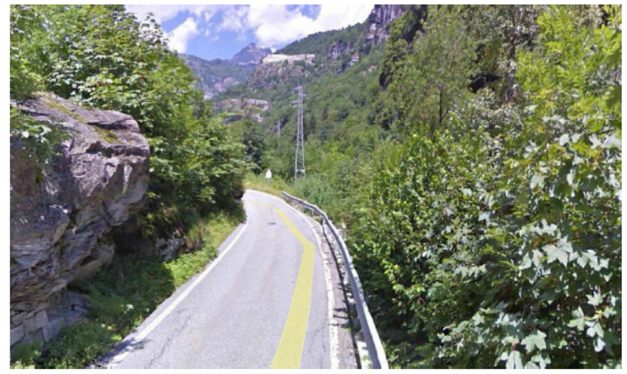
PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DELLE CRITICITA' LUNGO IL TRACCIATO STRADALE– SCALA 1:15.000

1

2



3

FOTOGRAFIE DELLO STATO DI FATTO RELATIVE AI PUNTI DI INTERVENTO

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

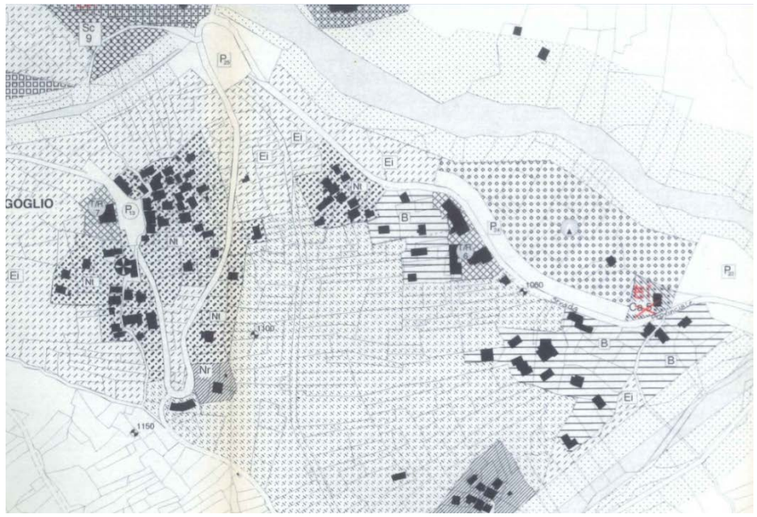
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Percorsi panoramici, art. 30 NDA

PRGC vigente

Individuazione: PRGC del Comune di Baceno.
La strada Baceno-Goglio è individuata come strada esistente. All'Art.35 delle NTA del PRGC si individua la strada in oggetto con categoria «A» relativa alle strade comunali e provinciali, e le Fasce di rispetto stradale. All'Art.38 vengono evidenziate le caratteristiche per i muri di sostegno e per le recinzioni.



Estratto del PRGC del Comune di Baceno – Tratto della strada SP n.74 in prossimità di Goglio

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Nel progetto si dovrà tener conto che la strada è riconosciuta come percorso panoramico (art. 30 NDA). In tal senso si dovrà valutare il corretto inserimento paesaggistico dell'opera, in modo da non incidere sulla leggibilità e riconoscibilità dei caratteri d'insieme del paesaggio. In questo senso la progettazione degli elementi paramassi e ferma neve non dovrà interferire con l'apertura delle visuali, con gli aspetti scenici e di panoramicità del paesaggio attraversato. Particolare attenzione dovrà essere rivolta alle aree boscate e alle pareti rocciose che incidono sui caratteri percettivi del paesaggio.
Il tracciato inoltre ricade in un'area tutelata con una «Dichiarazione di notevole interesse pubblico DM 1/8/1985». In questo senso occorrerà porre particolare attenzione alla salvaguardia delle visuali e alla compatibilità con la morfologia dei luoghi. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Attivazione verifica alla procedura di V.I.A. (categoria B2 n.28)
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

I due interventi puntuali di risezionamento a favore della sicurezza e per offrire opportunità di manovra agevolata di bus e/o mezzi turistici risultano fondamentali per la messa in sicurezza, pur rimanendo le caratteristiche funzionali della strada condizionate ad una larghezza della carreggiata inferiore ai 6m.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

La Strada Provinciale n. 74, di collegamento tra Baceno e Goglio, si sviluppa lungo il fondovalle del T. Devero, sia in destra che in sinistra idrografica dell'incisione torrentizia; il tracciato stradale attraversa porzioni di territorio a diversa acclività (margine di terrazzi morfologici subpianeggianti, pendii boscati, piede di versanti acclivi), con diverse condizioni geologiche, alternando tratte con presenza del substrato roccioso affiorante, a settori con depositi di copertura di diversa natura (depositi di versante, materiali alluvionali), aventi spessori variabili.

In particolare, in corrispondenza delle tratte individuate alle progressive km 3+300 e km 4+100, sarà necessario adeguare il tracciato stradale, prevedendo allargamenti del sedime, sia a valle che a monte della strada esistente, come da Progetto preliminare predisposto dal Comune di Baceno; a supporto della progettazione definitiva-esecutiva, sarà necessario sviluppare una serie di indagini specifiche, in maniera da fornire le corrette indicazioni geotecniche per la costruzione dei muri di sostegno del previsto banchettone sul lato di valle, nonché dei muri di controripa, qualora non dovessero essere impostati sul substrato roccioso.

In particolare, la relazione geologico-tecnica, dovrà fornire le indicazioni per procedere agli scavi di sbancamento sul lato di controripa, in corrispondenza della tratta individuata al km 4+100, laddove sarà necessario provvedere alla demolizione del substrato roccioso affiorante; dovrà inoltre fornire le prescrizioni a cui assoggettare gli interventi, compresi gli aspetti inerenti alla regimazione delle acque meteoriche e, qualora necessarie, le indicazioni per la messa in sicurezza dello stesso tracciato stradale, nel caso che gli interventi avvengano in zone caratterizzate da elementi di pericolosità geomorfologica, quali, ad esempio, tratte interessate da possibili fenomeni di crolli di materiale lapideo.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici,…). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova ad una distanza minima di circa 1000 m dal SIC/ZPS, e avrà pertanto un'incidenza pressoché trascurabile vista la distanza e la limitata durata nel tempo del cantiere.
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico assimilabile a quello attuale, con una ipotesi di aumento del numero di transiti di veicoli nel momento in cui gli impianti previsti saranno attivi. L'infrastruttura sarà progettata al fine di contenere le emissioni sonore ambientali. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'infrastruttura (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'infrastruttura, peraltro già esistente, si trova ad una distanza minima di circa 1000 m dal SIC/ZPS, pertanto l'impatto sulla fauna selvatica sarà pressoché trascurabile .

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Gli interventi previsti non presentano alcuna interferenze con la componente naturalistica in quanto interferiscono unicamente con la vegetazione ruderale presente sulle scarpate della viabilità attuale.

APPROFONDIMENTO TECNICO

ADEGUAMENTO TRATTO CARREGGIATA DAL km 3+300 AL km 4+100

La Strada Provinciale 74 di BACENO GOGLIO diparte dall'abitato di Baceno e raggiunge la frazione Goglio (comune di Baceno); si sviluppa per m 6968, presenta un andamento tortuoso, con curve strette e sezioni stradali inadeguate dovute alle limitate esigenze all'epoca della costruzione.
Nel corso degli anni, queste esigenze sono aumentate, visto l'incrementarsi della circolazione stradale data la particolarità turistica dell'area, per la presenza nella parte terminale del tracciato, del Parco Naturale del DEVERO.
Alcuni tratti della stessa sono stati già oggetto di interventi di allargamento e sistemazione della sede stradale, per agevolare e rendere più sicuro il traffico veicolare. L'intervento prevede l'allargamento e la sistemazione del piano viabile al km 3+300 e al km 4+100 ~ per migliorare ulteriormente la viabilità. in particolare le opere da realizzare consistono:

· Costruzione di muro di sostegno con massi ciclopici intasati; il muro in progetto avrà un'altezza media di 3,00/4,00 m, uno sviluppo di circa 90 m, larghezza in testa circa 1,00 m, pendenza esterno di circa il 20% e originerà un allargamento della sede stradale di circa 2,50 m;

· Costruzione di muro di controripa con pietrame ben ammorsato nel calcestruzzo, il muro in progetto avrà un altezza che va da m 1,00 a m 3,00, uno sviluppo di circa 90 m al km 3+300 e m 100 al km 4+100, larghezza in testa circa 0,50 m, pendenza esterno di circa il 10%;

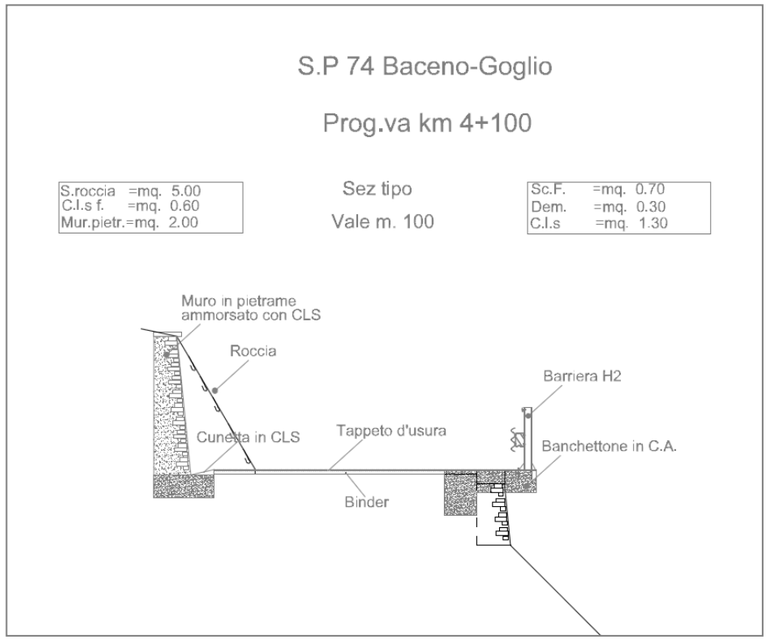
· Regimentazione delle acque mediante la realizzazione di canalizzazione e sovrastante cunetta in cemento

· La messa in sicurezza del tratto di S.P. con il rifacimento della sovrastruttura stradale e la posa di barriere elastiche realizzate in acciaio zincato tipo H2 bordo ponte.

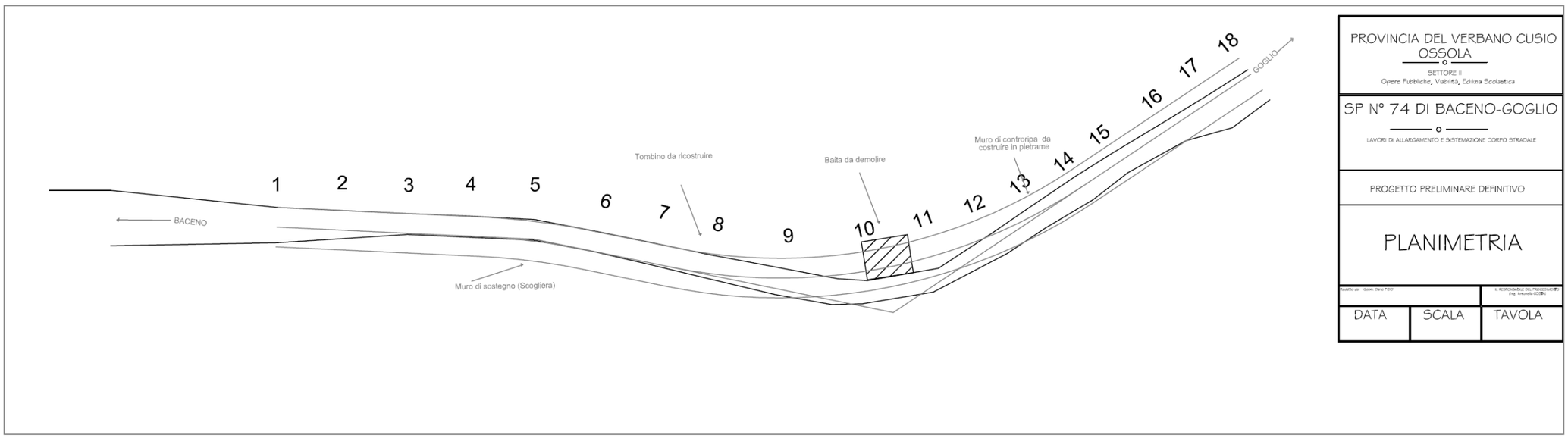
L'intervento tiene conto della realtà esistente, con conseguente impossibilità di mutare sostanzialmente il tracciato, per cui si è agito solo sulla planimetria del tracciato limitando le correzioni altimetriche. Considerando le caratteristiche dei luoghi nei quali si andrà ad operare, i manufatti saranno realizzati con l'impiego di materiali naturali (pietre locali, massi ciclopici, ecc) al fine di rendere meno gravoso l'impatto ambientale.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.
Stima dei costi adeguamento carreggiata dal 3+300 km al 4+100 km: 580.000 €



Estratto del Progetto preliminare per l'adeguamento del la SP 74 predisposto dal Comune di Baceno – Sezione per il tratto al km 4+100



Estratto del Progetto preliminare per l'adeguamento del la SP 74 predisposto dal Comune di Baceno – Tratto al km 3+300

INTERVENTI NEL COMUNE DI CRODO

Prima attuazione

C – CRODO

A01 = RIFUGIO-PUNTO RISTORO-CAMERE ALPE BONDOLERO
I01 = PISTE BONDOLERO 2 + MTB
I02 = BACINO E IMPIANTO INNEVAMENTO PROGRAMMATO
R01 = SEGGIOVIA BONDOLERO 2

Medio termine

C – CRODO

S01 = ADEGUAMENTO STRADA FORESTALE BONDOLERO-GOGLIO

Lungo termine

C – CRODO

RIFUGIO / PUNTO RISTORO ALPE BONDOLERO

RIFUGIO CON BAR, RISTORANTE, CAMERE, RICOVERO BATTIPISTA, LOCALI TECNICI ED IMPIANTI

C A01

LOCALIZZAZIONE

Comune di Crodo, Alpe Bondolero, 1910 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di un rifugio /punto ristoro con funzioni di posto –tappa a servizio di sportivi ed escursionisti estivi ed invernali.

La presenza del rifugio all'Alpe Bondolero, nodo strategico della dorsale infrastrutturale e della rete dei percorsi escursionistici invernali ed estivi, verso Goglio, il passo di Valtendra e il Monte Cazzola, qualifica l'intero vallone del Bondolero, e consente una diversa fruizione di questi luoghi di elevato valore paesaggistico.

Il rifugio e la stazione di valle svolgono una funzione di attrattore turistico e in caso di emergenza garantiscono le condizioni di sicurezza e di approvvigionamento lungo la dorsale.

Si prevede il recupero del ricovero esistente (vedi foto a lato) integrato alla realizzazione di nuove volumetrie in continuità con i caratteri architettonici, ambientali e morfologici del sito.

DATI TECNICI

SUL COMPLESSIVA 950 mq

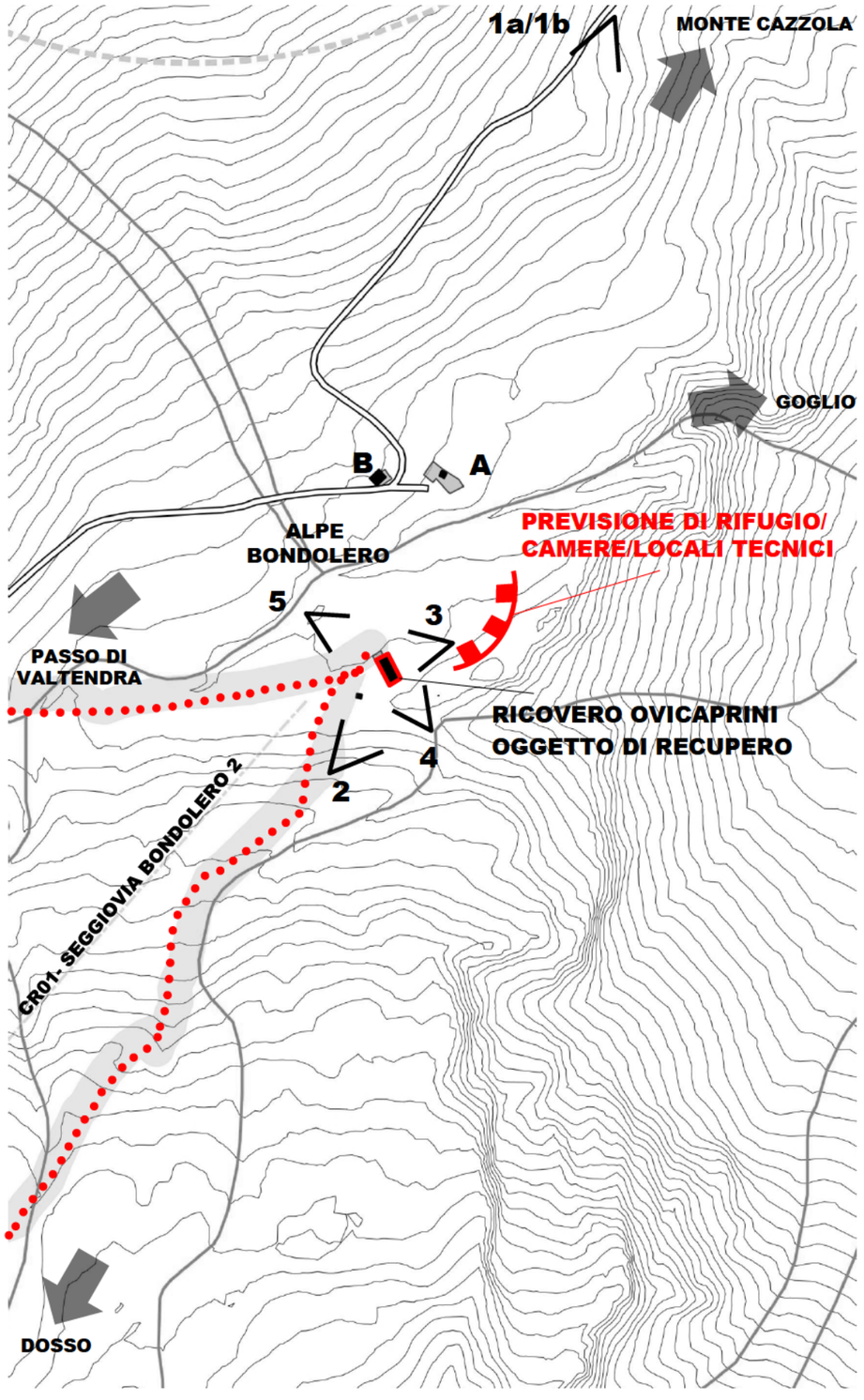
di cui 115 mq esistente; 835 mq nuova costruzione

USI E FUNZIONI :

Posto-tappa: bar, ristoro, struttura ricettiva (14 posti letto circa), locali tecnici, di soccorso piste, ricovero battipista e depositi.

INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



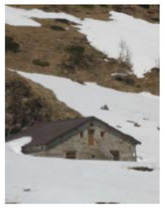
PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1a

1b

A

B



2

3

4

5

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

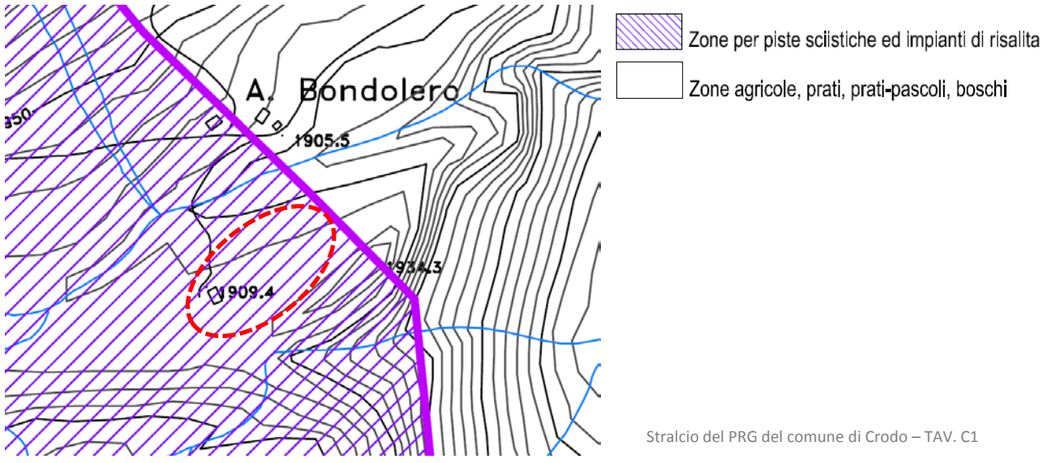
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna, art. 26 NDA
- Praterie, prato-pascoli , cespuglieti, art. 19 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota, art. 40 - m.i. 15 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Zona agricola, prati, pascoli, boschi» artt. 32-33 NTA, ricompresa in «Zona per piste sciistiche e impianti di risalita» artt.23 - 34 NTA
- Aree di sviluppo montano: compreso



Stralcio del PRG del comune di Crodo – TAV. C1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero): necessaria procedura di accertamento.
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 11/03/1936.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, relativamente al PRGC è richiesta una variante nell'ambito dell'adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009); si propone l'inserimento di una previsione specifica a destinazione turistico ricettiva con SUL ammissibile pari a 950 mq (art. 34), salvo punti ristoro e stazioni di risalita, concesso aumento di volume minore al 20% in fascia 50 m delle piste su esistente (art. 23 NTA). Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento può rientrare nelle azioni consentite dall'art.3. comma j) relative alla razionalizzazione dei comprensori sciistici esistenti, in quanto struttura di supporto al funzionamento degli impianti nell'area dell'Alpe Bondolero. Il progetto dovrà rispondere ad un corretto inserimento nel contesto (art. 26 comma 4 NDA del PPR) ed alle prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geotecnici ed idraulici

il fabbricato rurale oggetto di recupero (rifugio con bar e camere) è posto in destra idrografica del Rio Bondolero, alla quota di circa 1905 m s.l.m., in corrispondenza del blando pendio afferente l'incisione torrentizia, laddove i depositi detritico-glaciali assumono spessori plurimetrici, risultando localmente frammisti a materiali limosi.

I nuovi fabbricati accessori (ricovero mezzi, locali tecnici, ecc.) verranno realizzati al piede di una dorsale morfologica con profilo asimmetrico: il fianco settentrionale, ovverosia quello afferente l'area in oggetto, ha morfologia dolce ed il substrato è ricoperto da depositi di copertura. Detti fabbricati, verranno realizzati sui depositi detritico-glaciali, prevedendo presumibilmente modesti scavi, con riporti di materiali nell'intorno, regolarizzando l'area circostante.

L'asse di drenaggio del reticolo idrografico superficiale è rappresentato dal Rio Bondolero; tale corso d'acqua, i cui affluenti principali ed i loro brevi tributari, defluenti nell'ambito della valle glaciale, sono sempre asciutti e si attivano per il breve periodo legato allo scioglimento del manto nevoso (metà giugno – fine luglio) oppure in occasione di eventi meteorici intensi e prolungati (tarda estate – inizio autunno).

Elementi di pericolosità geomorfologica

Non vi sono particolari elementi di pericolosità gravanti sull'area in esame.

Per quanto riguarda i dissesti gravitativi, le falde detritiche sottostanti la dorsale della P.ta di Orogna, situate ad Ovest rispetto all'Alpe Bondolero, sono complessivamente stabili; le traiettorie di roto-scivolamento di singoli blocchi lapidei, per ulteriori fenomeni puntuali di crollo, tendono ad arrestarsi presso il fondovalle, in sinistra idrografica, senza superare l'incisione del Rio Bondolero. Analoghe considerazioni possono essere fatte per l'attività valanghiva: l'esistente fabbricato ed i previsti servizi turistici, sono esterni alle aree interessabili dalla propagazione di scivolamenti di masse nevose.

La dinamica torrentizia del Rio Bondolero non interferisce con l'area in esame.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Tra gli Passeriformi nidificanti nell'area di interesse conservazionistico, si segnalano lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*) ed Prispolone (*Anthus trivialis*), mentre nei boschi a ridosso dell'Alpe nidifica il Regolo (*Regulus regulus*). Qui sono presenti anche il Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*) ed il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*). Tra i mammiferi, si trovano nei pressi colonie di Marmotta (*Marmota marmota*). Rinvenuti segni indiretti di presenza di lepri (*Lepus sp*.), non identificabili a livello specifico.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area di intervento si colloca nei pressi dell'Alpe Bondolero, in area prativa caratterizzata dall'habitat della prateria montana a Trisetum flavescens, tuttavia non costituente nello specifico habitat comunitario in forza della totale invasione da parte di *Rumex*. A cornice, sulla pendice destra della valle, in situazione ecotonale vi sono boschi subalpini del *Larici-Cembretum* (habitat 9420) e arbusteti di *Rhododendron, Vaccinium*) (habitat 4060)

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

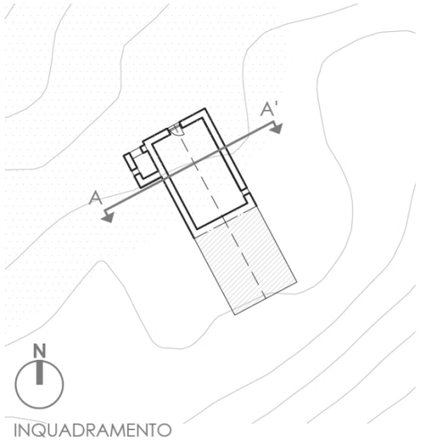
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (*D.P.C.M: 5/12/1997)*; inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS e quindi verranno predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica (limitazione del disturbo prodotto dagli avventori, divieto di disturbo nelle ore della giornata maggiormente critiche per gli animali selvatici – crepuscolo e ore notturne, assenza di impianti di sonorizzazione nell'area esterna, … – specificatamente nei periodo di maggiore criticità). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova).

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 3 050 000,00 €

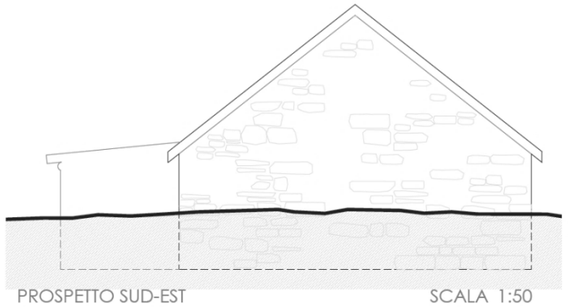
APPUNTI E PRIME IPOTESI DI INDIRIZZO AL PROGETTO

Esplorazioni progettuali utili ad una prima verifica di compatibilità ambientale

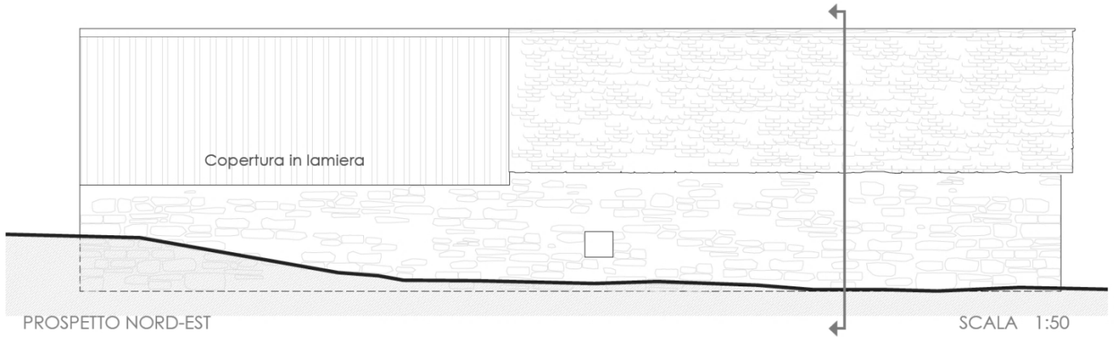


INQUADRAMENTO

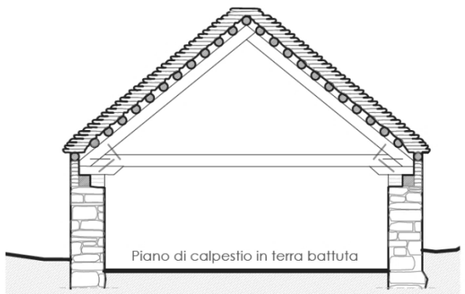
PROSPETTO NORD-OVEST SCALA 1:50



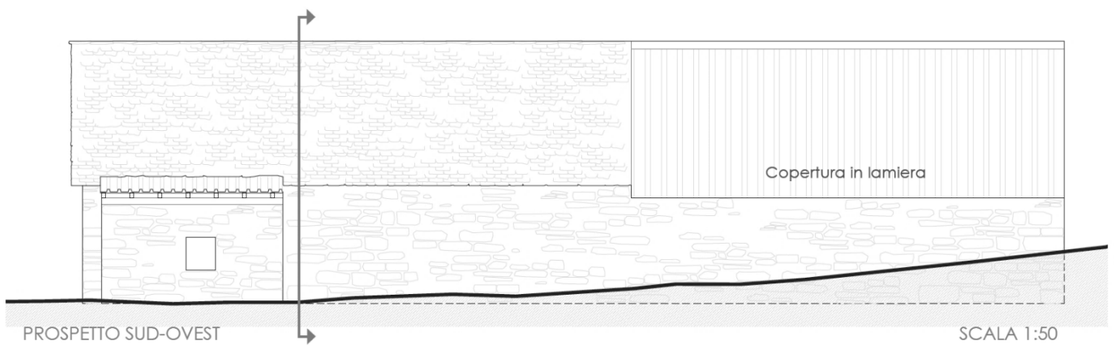
PROSPETTO SUD-EST SCALA 1:50



PROSPETTO NORD-EST SCALA 1:50



SEZIONE A-A' SCALA 1:50



PROSPETTO SUD-OVEST SCALA 1:50

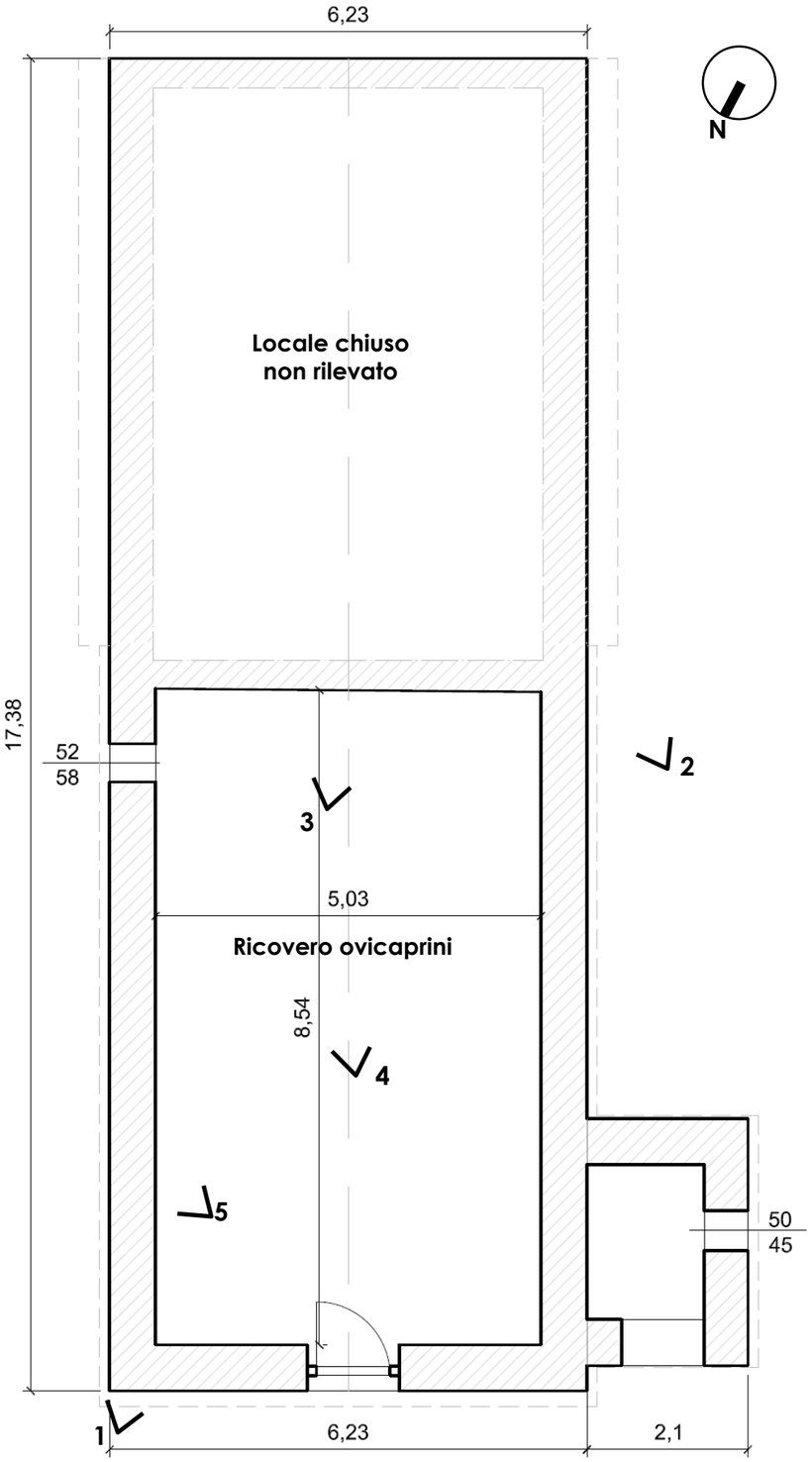
1

2

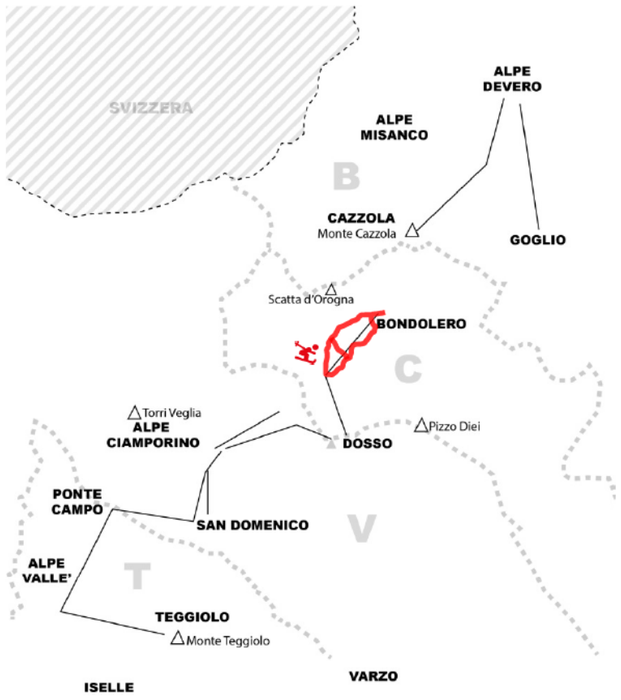
3

4

5



PLANIMETRIA DI RILIEVO DELL'EDIFICIO OGGETTO DI RECUPERO CON PUNTI DI PRESA



LOCALIZZAZIONE

Comune di Crodo, Valle del Bondolero, 2200-1910 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Estensione delle piste da discesa e della rete escursionistica lungo il vallone Bondolero, all'interno dell'area sciabile prevista dal PRGC vigente.

I tracciati delle piste e dei sentieri si sviluppano lungo il vallone di Bondolero, nell'ambito compreso tra la stazione di valle dell'impianto esistente Bondolero 1 (2.200 m) e l'Alpe Bondolero (1.910 m).

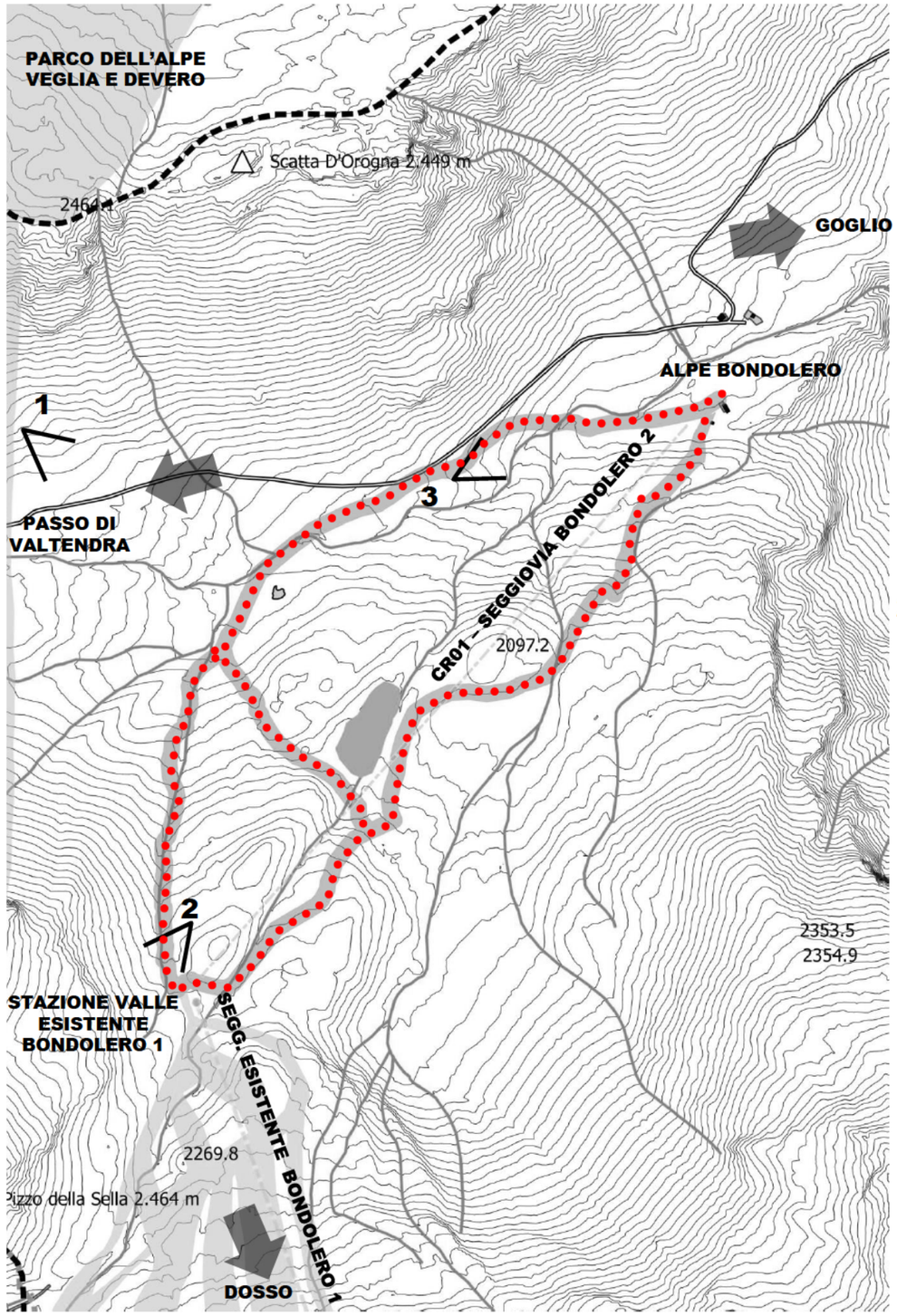
Tale intervento consentirà anche l'estensione della rete escursionistica esistente, attraverso le connessioni verso il passo di Valtendra, il monte Cazzola e Goglio. Nel periodo invernale le piste permetteranno la fruizione fino all'Alpe Bondolero; nel periodo estivo i tracciati saranno suddivisi, a seconda delle caratteristiche specifiche, per l'escursionismo lento e per l'utilizzo delle mountain bike.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA	3.764 m
SUPERFICIE	114.436 mq
DISLIVELLO	289 m
USI FUNZIONI:	SCI DA DISCESA, ESCURSIONISMO, MTB

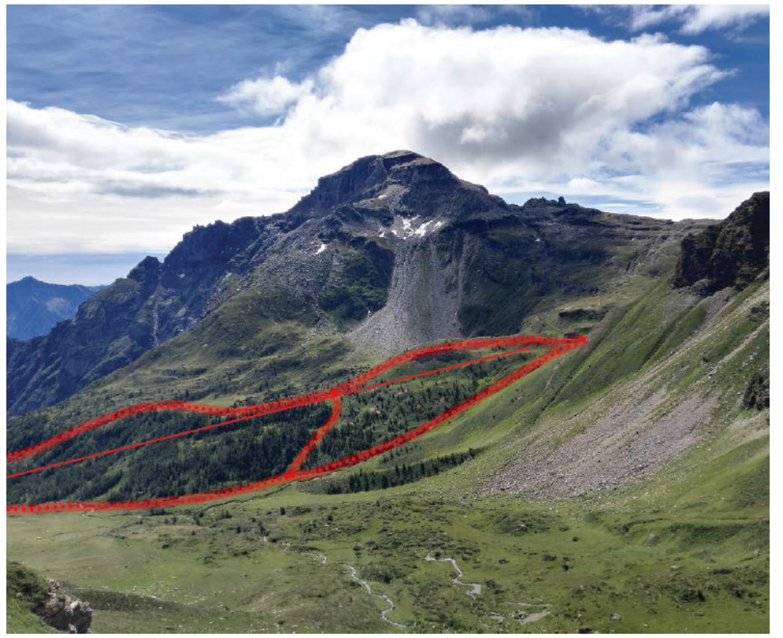
INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10.000

1



2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

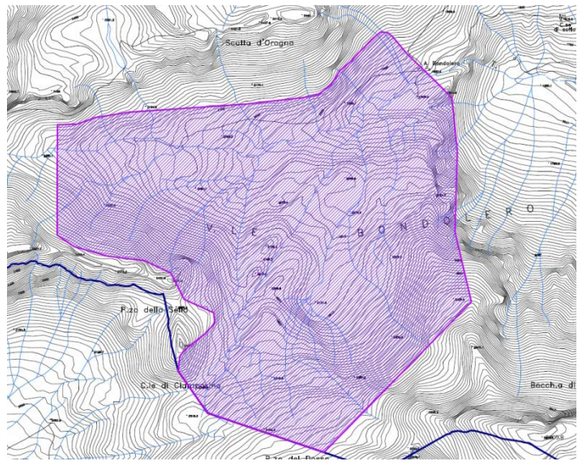
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Praterie, prato-pascoli , cespuglieti, art. 19 NDA
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali, art. 25 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna, art. 26 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota, art. 40 - m.i. 15 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Zona agricola, prati, pascoli, boschi» artt. 32-33 NTA, ricompresa in «Zona per piste sciistiche e impianti di risalita» artt.23 - 34 NTA. Nelle fasce di rispetto di fiumi e torrenti sono unicamente ammesse destinazione a: percorsi pedonali o ciclabili (art.21 NTA).
- Aree di sviluppo montano: compreso



Zone per piste sciistiche ed impianti di risalita

Zone agricole, prati, prati-pascoli, boschi

Stralcio del PRG del comune di Crodo – TAV. C1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 11/03/1936.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. L'area dell'Alpe Bondolero è individuata dal PPR con «Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna art.26 NDA. L'intervento è coerente con il PRGC del Comune di Crodo, che individua le aree sciabili per l'area in questione. È richiesta una variante nell'ambito dell'adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009); si propone l'inserimento di tracciati per la realizzazione di piste da sci, sentieri e percorsi escursionistici conformi con la tipologia dell'area prevista nel PRGC vigente (art.21 e art.34 NTA PRGC). Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento è ammissibile essendo stato inserito nel PRGC del 1986, che è antecedente alla data di emanazione del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare del 17/10/2007 e s.m.i., a condizione che sia espletata la procedura di valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 3 comma j - Misure di conservazione sito-specifiche - IT1140016 – Alpi Veglia e Devero – Monte Giove. L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Variante urbanistica per l'adeguamento a L.R. 2/2009 (riduzione)
- Attivazione procedura di V.I.A. (categoria B1 n.24)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geomorfologici ed idraulici

Le nuove piste da sci, si svilupperanno nell'ambito della Valle del Bondolero, un'ampia valle di sovraescavazione glaciale, al cui fondo si sviluppa il Rio Bondolero, allungata in direzione Est-Ovest ed ENE-WSW, delimitata dal Pizzo della Sella a Sud, dalla C.ma di Valtendra, dal P.so di Valtendra e dal P.zo Moro ad Ovest, nella zona di testata, mentre il fianco settentrionale è dato dalla dorsale montuosa che, dalla P.ta di Orogna , si estende in direzione Est-Nord-Est.

Sul fianco meridionale della suddetta valle principale, vi è inoltre un'ampia conca glaciale, ricadente all'interno del grande anfiteatro naturale, delimitato ad Ovest dal Pizzo della Sella e dal Colle di Ciamporino, a Sud dal Pizzo del Dosso, e ad Est dalla dorsale digradante dal Pizzo Diei, modellata da numerose incisioni, dossi e contropendenze, legati ad un intenso controllo strutturale del substrato, i cui pendii sono colonizzati da vegetazione erbacea e, solo localmente, arbustiva.

Il tracciato settentrionale delle piste da sci, passerà al piede del pendio sottostante il P.zo della Sella, quindi si svilupperà al fondo dell'ampia valle glaciale con profilo ad «U», dove si sviluppa l'incisione del Rio Bondolero.

Il tracciato meridionale, si porterà in destra idrografica di un Rio senza nome, scendendo lungo il pendio caratterizzato da morfologia dolcemente ondulata, per la presenza di alti morfologici e dorsaline in roccia; adattandosi il più possibile all'andamento ondulato del pendio, quindi, dopo aver lambito un'ampia conca morfologicamente depressa (antico laghetto intramorenico, ormai colmato da depositi eterogenei), si svilupperà in diagonale lungo un pendio acclive, portandosi al fondovalle, e ricongiungendosi alla pista settentrionale, ad Ovest della loc. Alpe Bondolero.

È inoltre prevista una bretella di collegamento tra i due tracciati, per consentire agli sciatori scelte multiple di percorso.

Elementi di pericolosità geomorfologica

La tratta iniziale del tracciato settentrionale, a Nord della Stazione di Valle della «Seggiovia Dosso-Bondolero», passerà al piede del pendio sottostante il P.zo della Sella; andando a lambire, pur mantenendosi all'esterno, delle aree interessate sia da fenomeni di caduta massi, sia da valanghe.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, motoseghe, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dallo scorrere degli sci degli sciatori sulla neve, dal vociare degli avventori e dai mezzi battipista. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) si ritiene che tale sorgente possa essere conforme ai limiti normativi, limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la infrastruttura si trova all'interno del SIC/ZPS e pertanto nella progettazione e nelle disposizioni di utilizzo si procederà a individuare tutti gli accorgimenti necessari e tecnicamente realizzabili per minimizzare l'impatto sulla fauna selvatica (layout del tracciato, divieto di uscire dalla piste o individuazione di itinerari specifici per il fuoripista, predisposizione di regole di buon comportamento nei confronti della fauna selvatica).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Habitat elettivo del Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), qui presente con notevoli consistenze. Tra gli uccelli nidificanti, sono di interesse conservazionistico lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*). Probabile la presenza del Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e della Bigiarella (*Sylvia curruca*), segnalati come nidificanti nella Valle di Bondolero.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area di intervento corrisponde alla destra orografica della Valle di Bondolero, caratterizzata da notevole eterogeneità morfologica, con numerosi dossi montonati e vallette nivali. Strutturalmente, la vegetazione è riconducibile alla transizione tra il *Larici-Cembretum (habitat 9420)* e gli arbusteti del *Rhododendron-Vaccinion (habitat 4060)*. Sono pure presenti significative superfici prative a *Festuca rubra* e *Festuca ovina*, non costituenti habitat comunitario, intensamente pascolate. Nel risalto che discende sulla valle del Bondolero si notano invece, all'interno delle aree a copertura arbustiva, marcati segni di erosione del suolo, con denudamento, legato all'azione combinata del transito di greggi e mandrie e erosione idrica. La copertura forestale del larice si presenta fortemente dinamica con notevole tendenza all'innalzamento del limite altitudinale del bosco; numerosi collettivi di rinnovazione, articolati a partire da vecchie piante madri tende a chiudere, nel tempo, la copertura del soprassuolo forestale.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Le piste pertinenti la nuova seggiovia in progetto Bondolero 2 saranno ricavate sfruttando valloni, chiarie fra gli alberi, falsopiani. Entrambe le piste si snodano in un ambiente tipicamente alpino per la parte sommitale, per poi degradare in una ampia zona di pascolo antistante l'alpe Bondolero. La pista più in sinistra orografica sarà ricavata costeggiando un vallone naturale, restandone sempre in destra per questioni connesse al pericolo di valanghe. Questa pista sarà percorribile anche da sciatori principianti, rendendo così accessibile a tutti la zona dell'Alpe Bondolero. L'altra pista avrà un livello più elevato, si snoderà tra boschi, chiarie e falsopiani, con un panorama mozzafiato sotto il pizzo Diei, e grazie alla sua migliore esposizione avrà a disposizione una neve invernale per gran parte della stagione.
Entrambe le piste e le skiweg di collegamento saranno ricavate con modesti movimenti terra ed un limitato taglio arboreo, studiato nei tratti dove la forestazione è meno pregiata (ossia verso valle).

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 370.000,00 € (costo parametrico nuove piste 100.000 €/km)

LOCALIZZAZIONE

Comune di Crodo, Valle del Bondolero, 2075 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di bacino di accumulo per l'innevamento artificiale, con approvvigionamento di acqua proveniente da scioglimento.

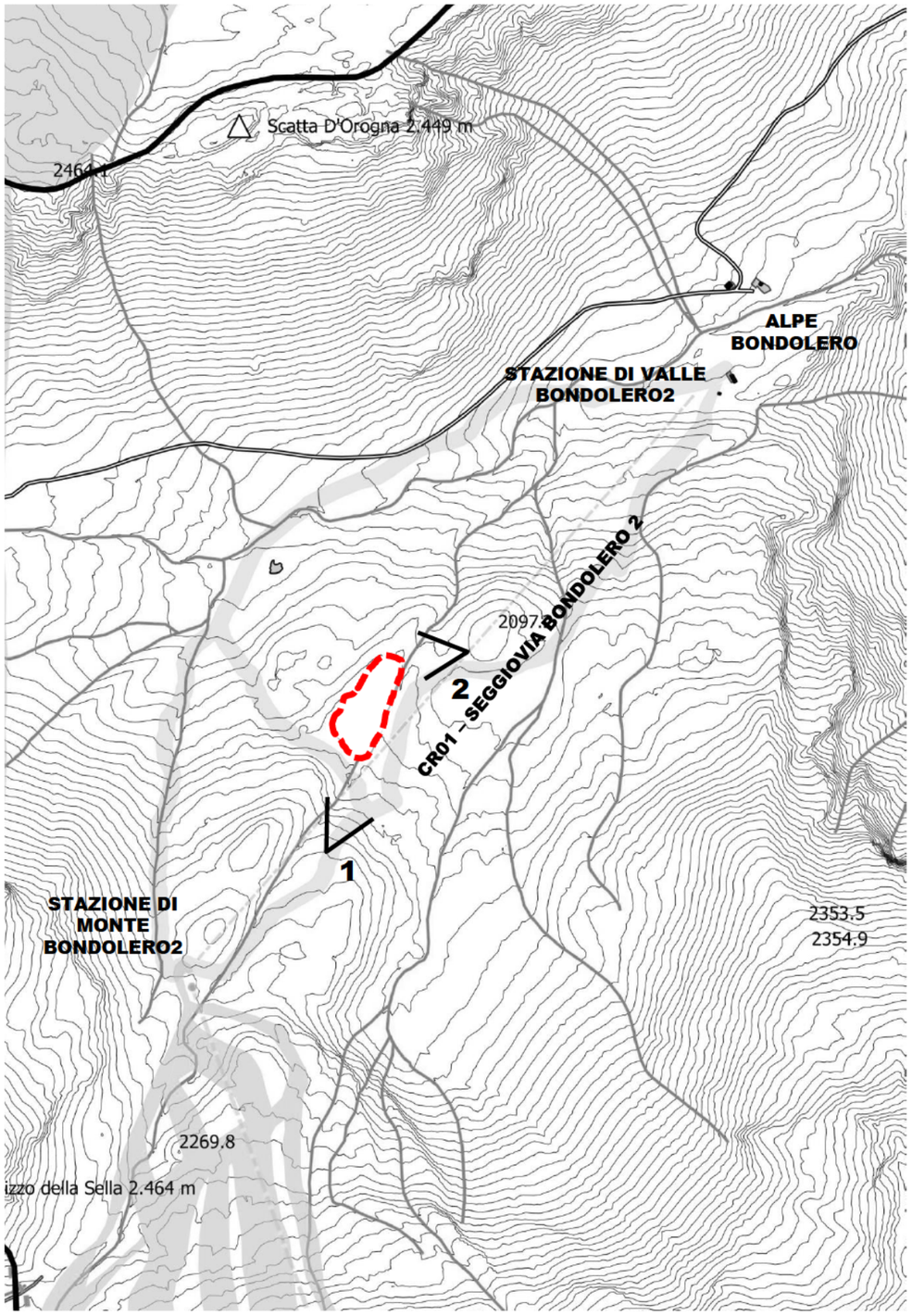
La localizzazione ipotizzata è ottimale in quanto sfrutta un avvallamento naturale del terreno posizionato a quota intermedia rispetto alle piste.

La soluzione tecnica adottata riguarda la realizzazione di un laghetto di innevamento, con rinaturalizzazione dello sponde per una migliore integrazione paesaggistica. Il volume d'acqua in accumulo permetterà l'innevamento programmato sia nell'area delle piste esistenti sia nelle piste in progetto (CI01).

DATI TECNICI

SUPERFICIE	11.229 mq
VOLUME	30.000 mc

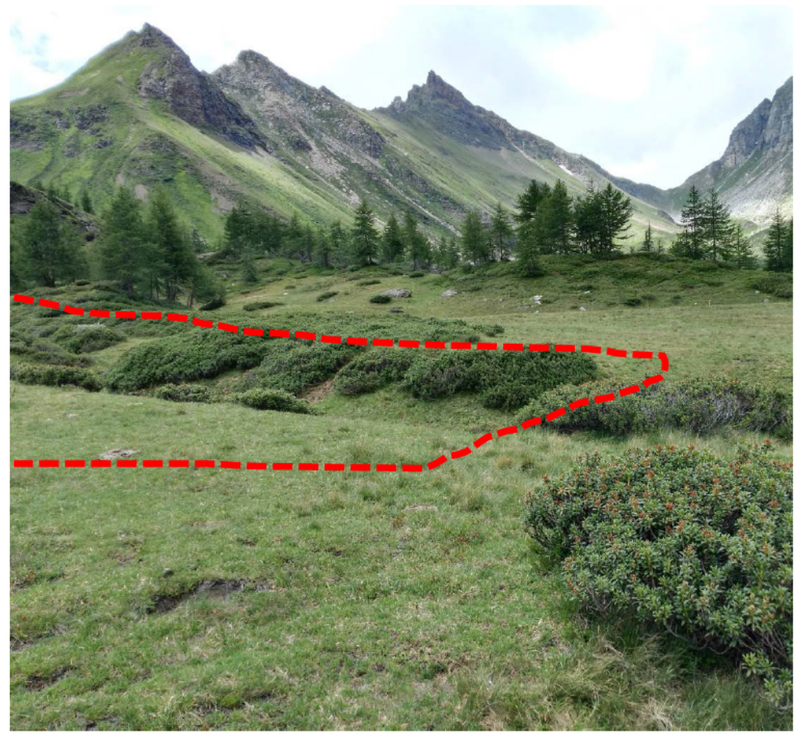
INTERFERENZE CON



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10 000

1

2



VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

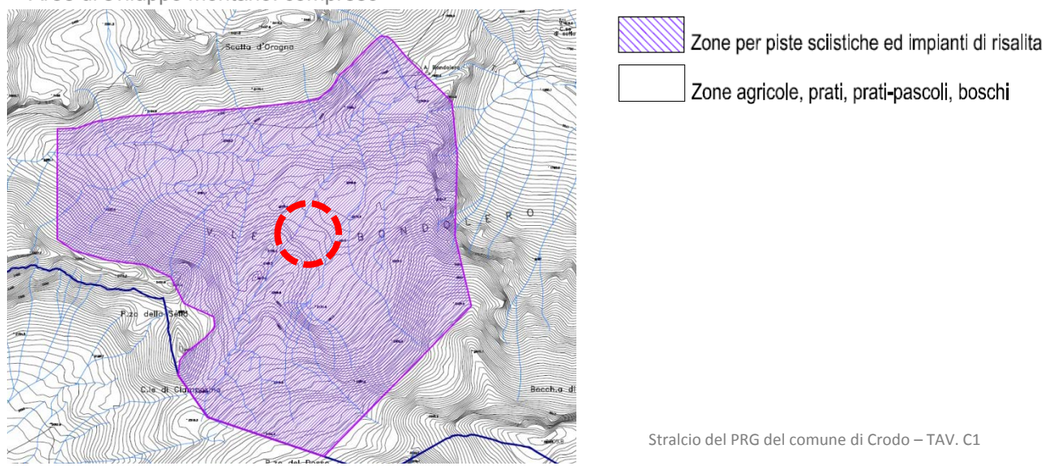
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Territori coperti da foreste e boschi (parzialmente), art.16 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art.19 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Zona agricola, prati, pascoli, boschi» artt. 32-33 NTA, ricompresa in «Zona per piste sciistiche e impianti di risalita» artt.23 - 34 NTA
- Aree di sviluppo montano: compreso



Zone per piste sciistiche ed impianti di risalita

Zone agricole, prati, prati-pascoli, boschi

Stralcio del PRG del comune di Crodo – TAV. C1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 11/03/1936.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR e con il PRGC, essendo un intervento a supporto delle piste da sci, inserito all'interno dell'area sciabile del Comune di Crodo. Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento è ammissibile essendo stato inserito nel PRGC del 1986, che è antecedente alla data di emanazione del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare del 17/10/2007 e s.m.i., a condizione che sia espletata la procedura di valutazione di incidenza (ai sensi dell'art. 3 comma j - Misure di conservazione sito-specifiche - IT1140016 – Alpi Veglia e Devero – Monte Giove). L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Variante urbanistica per l'adeguamento a L.R. 2/2009 (riduzione)
- Attivazione procedura di V.I.A. (categoria A1 n.2)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geomorfologici, idrogeologici ed idraulici

La fascia di territorio, oggetto della presente Scheda, si sviluppa sul fianco meridionale della Valle del Bondolero, nell'ambito della conca glaciale, delimitata ad Ovest dal P.zo della Sella e dal Colle di Ciamporino, a Sud dal P.zo del Dosso, e ad Est dalla dorsale digradante dal P.zo Diei, modellata da incisioni, dossi e contropendenze, legati ad un intenso controllo strutturale del substrato, con pendii colonizzati da vegetazione erbacea ed arbustiva.

Le unità affioranti nelle porzioni di versante sono riconducibili alla cosiddetta «Sinclinale del Teggiolo» (calcescisti a grana fine e tessitura scistosa), mentre le coltri di depositi di copertura, dotate di potenza variabile, sono costituiti da materiali di diversa natura, prevalendo in particolar modo i depositi di origine mista detritico-morenica.

Il nuovo laghetto artificiale ad uso "innevamento programmato", verrà realizzato nell'ambito di un ampio settore di versante blandamente acclive, con morfologia ondulata a causa dell'andamento irregolare del substrato roccioso, dato da un'ampia falda di depositi detritico morenici, frammisti ad antichi materiali di frana di crollo, con presenza di grossi blocchi lapidei e talus ciclopici, parzialmente affondati nella copertura, aventi dimensioni da plurimetriche fino a pluridecametriche, a formare una falda di detrito massivo, ormai stabilizzata, risalente a crolli gravitativi compositi dalla dorsale montuosa P.zo del Dosso – P.zo Diei, durante le fasi di detensionamento post-glaciale.

Il pendio è modellato da una serie di alti e bassi morfologici, dati da cordoni, vallecole e conche, al fondo delle quali, in passato si erano formati modesti laghetti intramorenici, successivamente colmati da depositi di varia natura, compresi i materiali grossolani delle falde detritiche, trascinati a valle dall'attività delle linee di deflusso che drenano i versanti montuosi acclivi; in particolare, la "conca" morfologica di maggiori dimensioni è data da una larga depressione, compresa tra le quote 2075÷2085 m s.l.m., al cui fondo si era anticamente impostato un laghetto periglaciale, delimitato a valle da una soglia rocciosa, successivamente colmato da depositi eterogenei.

Nell'ambito della conca glaciale, l'assetto idrologico superficiale si presenta ramificato, con presenza di diversi canali di deflusso, più o meno incisi, sempre asciutti ed attivi solo per il breve periodo legato allo scioglimento del manto nevoso oppure in occasione di eventi meteorici intensi e prolungati; in particolare, allorché si attivano le incisioni che drenano il fianco montuoso Nord-occidentale del P.zo Diei, le acque di ruscellamento superficiale, entrando nella falda detritica grossolana al piede del versante, si infiltrano prontamente nella falda stessa, dando origine ad una falda effimera; le acque che si infiltrano nelle fratture dell'ammasso roccioso, invece, vengono alla luce in corrispondenza di una sorgente, individuata alla quota di 2565 m s.l.m., piuttosto ricca nel periodo tardo-primaverile – inizio estate, la cui portata tende a diminuire nella tarda estate - autunno

Il laghetto artificiale in progetto, verrà realizzato alla sommità della larga dorsale morfologica, che contorna il fianco Nord-occidentale della conca intramorenica principale, la quale presenta morfologia ondulata ed è intersecata da una modesta incisione torrentizia, asciutta al momento del rilievo.

Elementi di pericolosità geomorfologica

Non vi sono elementi di pericolosità geomorfologica per dissesti di tipo gravitativo; l'area di impostazione del nuovo laghetto artificiale è intersecata dall'incisione di un modesto impluvio, il quale, come tutti i «corsi d'acqua» della zona in esame, si può attivare solo in occasione dello scioglimento delle nevi o durante precipitazioni meteoriche intense e prolungate, andando ad alimentare lo stesso laghetto.

Innevamento programmato

In base ai rilievi condotti in sito ed alle considerazioni di carattere morfologico ed idrologico, è stato individuato un sito per la realizzazione di un nuovo laghetto artificiale, per uso "innevamento programmato", a servizio delle piste di discesa servite dagli impianti "Bondolero 1" e "Bondolero 2" (quest'ultima trattata nella Scheda C I01).

Il laghetto verrà realizzato in corrispondenza di una larga dorsale morfologica; le operazioni di scavo per la formazione del bacino, coinvolgeranno l'orizzonte di copertura eluvio colluviale e le sottostanti coltri di depositi di origine detritico-glaciale ed i materiali prodotti con le operazioni di scavo, verranno presumibilmente ritombati a lato del nuovo laghetto artificiale, il cui fondo e le sponde verranno adeguatamente impermeabilizzati.

La derivazione di acqua per l'alimentazione del laghetto artificiale, verrà fatta attraverso la captazione di acqua sorgentizia, principalmente nel periodo di scioglimento del manto nevoso (metà giugno – luglio), alla base del pendio montuoso Nord-occidentale del Pizzo Diei, ove sono state individuate delle manifestazioni sorgentizie, lungo una linea d'impluvio, alla quota di 2565 m s.l.m., la cui portata complessiva (al momento del sopralluogo, condotto il 03-07-2017), stimata a valle delle scaturigini (previa misura del getto principale, nel corso), era dell'ordine di circa 15-20 l/s.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico ridotto di durata stagionale (periodo invernale di apertura degli impianti sciistici). L'impatto deriverà dai componenti tecnici dell'impianto (impianti di raffreddamento acqua, pompe di rilancio, cannoni da neve,,…). Tale impianto sarà progettato al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali (schermature, corretta localizzazione dei componenti tecnici). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'impianto (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS ma verranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica. Inoltre sono presenti in prossimità possibili aree di nidificazione della pernice bianca ma l'impianto sarà operativo unicamente nel periodo invernale, pertanto non interferirà con questa attività naturale.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Habitat elettivo del Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), qui presente con notevoli consistenze. Tra gli uccelli nidificanti, sono di interesse conservazionistico lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*). Probabile la presenza del Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e della Bigiarella (*Sylvia curruca*), segnalati come nidificanti nella Valle di Bondolero.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area di intervento si localizza all'interno di una vasta radura erbosa caratterizzata da cotiche intensamente pascolate dai Festuca ovina e Festuca rubra. A livello di classificazione dell'habitat si tratta di cotiche erbose non costituenti habitat di interesse comunitario. A contorno della prateria è presente sia il bosco di larice nella sua forma strutturale tipica dei limiti altitudinali superiori, con copertura di rododendro e mirtillo, sia arbusteti di rododendro e cornice di rocce montonate.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Il bacino di innevamento, con una capienza tra i 20'000 ed i 30'000 mc sarà sufficiente a coprire il primo innevamento sulle piste di pertinenza della seggiovia Bondolero 2, con la possibilità di estendere la rete di innevamento anche verso le piste servite dalla seggiovia Bondolero 1. Il bacino non è in area soggetta a valanghe. Il bacino verrà impermeabilizzato con teli in poliolefine a doppia saldatura, avrà una ritenuta in terra di significativa importanza, richiederà lo spostamento di una pista di sci. Tutto il perimetro verrà naturalizzato con la tecnica delle geocelle riempite di massi, che costipate in terra nella parte sommitale fuori dall'acqua, garantiscono un perfetto effetto di naturalizzazione del bacino stesso. L'impianto di innevamento sarà costituito da una stazione di pompaggio a ridosso del bacino e da una rete di tubazioni aria/acqua lungo le piste da sci.

La tipologia di generatori sarà del tipo misto con aste a miscelazione esterna per massimizzare la resa alle temperature marginali e limitare l'impegno energetico, e generatori a ventola su torre nelle zone soggette a vento e dove è necessaria una grande produzione, soprattutto se a ridosso di zone ripide (dove i rendimenti di questo tipo di generatori è massimo) e mobili su ruote ove si riterrà necessario un minimo impegno. L'impianto sarà totalmente automatico .

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 4.500.000,00 €
Costi parametrici comprensivi di:
Bacino (30€/mc x 30.000 mc)
Stazione di pompaggio (250.000€)
Rete di innevamento (250€/m x 3.700 m)
Rete di innevamento piste esistenti (250€/m 5.000 m)
Ingegneria naturalistica e compensazione (1.175.000,00 €)

LOCALIZZAZIONE

Comune di Crodo, Alpe Bondolero, 2.209 – 1908 m slm

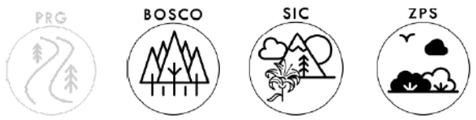
DESCRIZIONE INTERVENTO

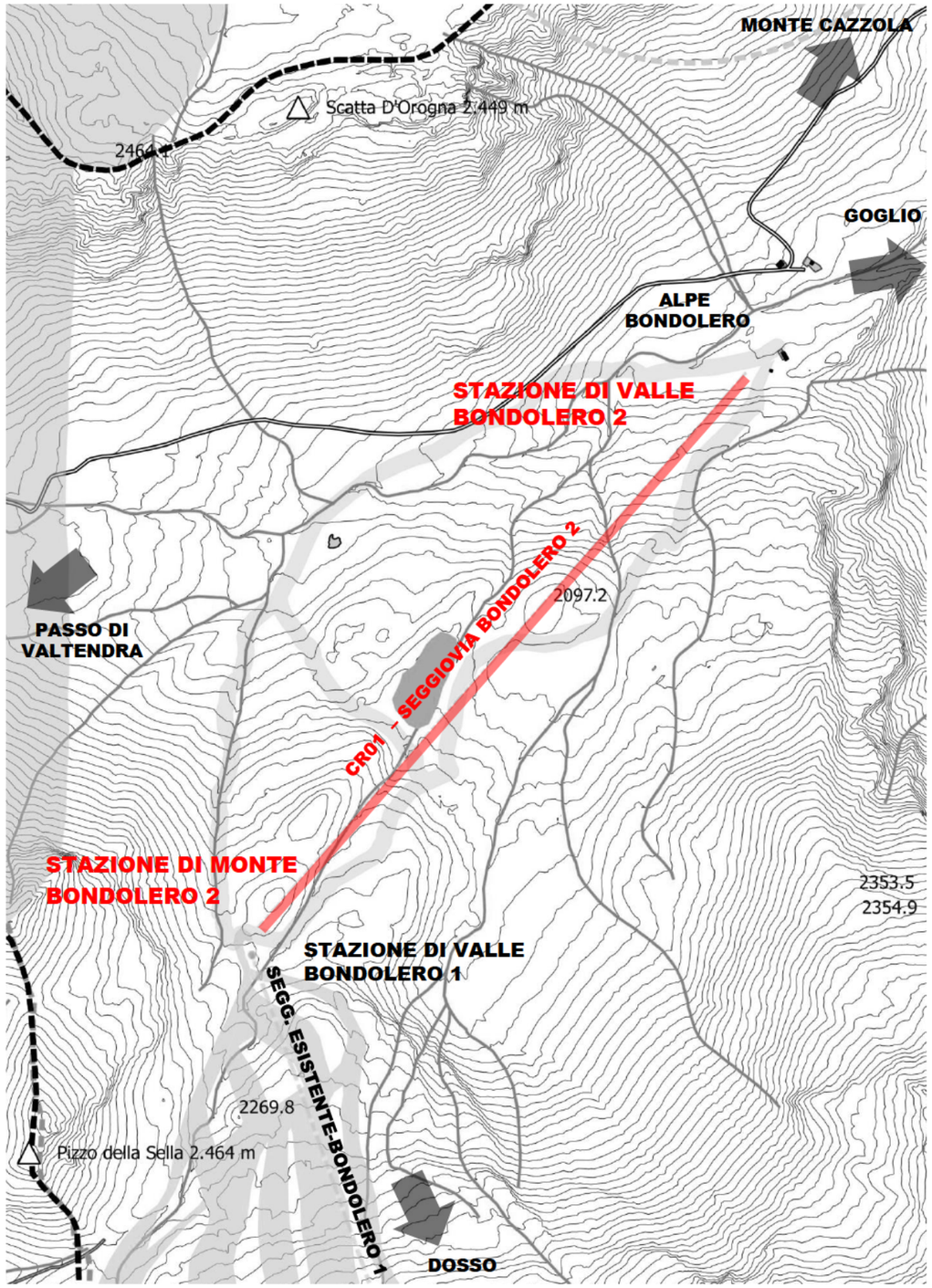
L' impianto «Bondolero 2» è costituito da una seggiovia 6 posti ad ammorsamento automatico destinato al trasporto in salita e in discesa di sciatori con sci ai piedi, escursionisti e cicloescursionisti. La seggiovia in progetto si configura come estensione dell'impianto esistente «Bondolero 1» all'interno dell'area sciabile prevista dal PRGC vigente del Comune di Crodo.
L'impianto permetterà la fruizione dell'intera valle del Bondolero fino all'Alpe Bondolero, dove i visitatori potranno sostare nel rifugio previsto alla scheda CA01 e da cui partire per escursioni verso Valtendra, o raggiungere il Vallone di Buscagna attraverso il sentiero che passa per il Monte Cazzola. Dalla stazione di valle è inoltre previsto un sentiero per la discesa in bicicletta fino a Goglio (CS01).

DATI TECNICI

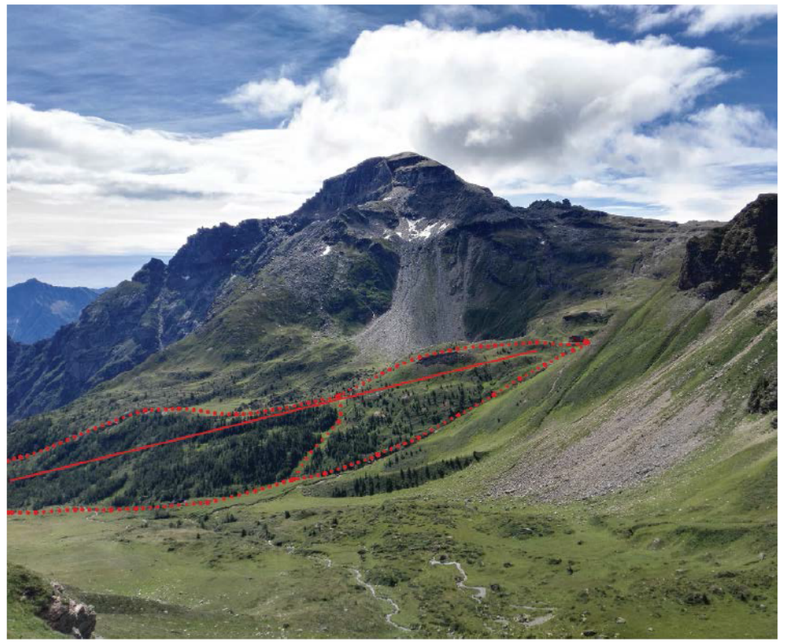
LUNGHEZZA ORIZZONTALE	1277 m
DISLIVELLO	301 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1908 m
QUOTA STAZIONE MONTE	2209 m
PORTATA ORARIA	2400 p/h
VELOCITA'	5 m/s
TEMPO DI PERCORRENZA	4' 22''
NUMERO DI VEICOLI TOTALI	63
NUMERO DI SOSTEGNI	17

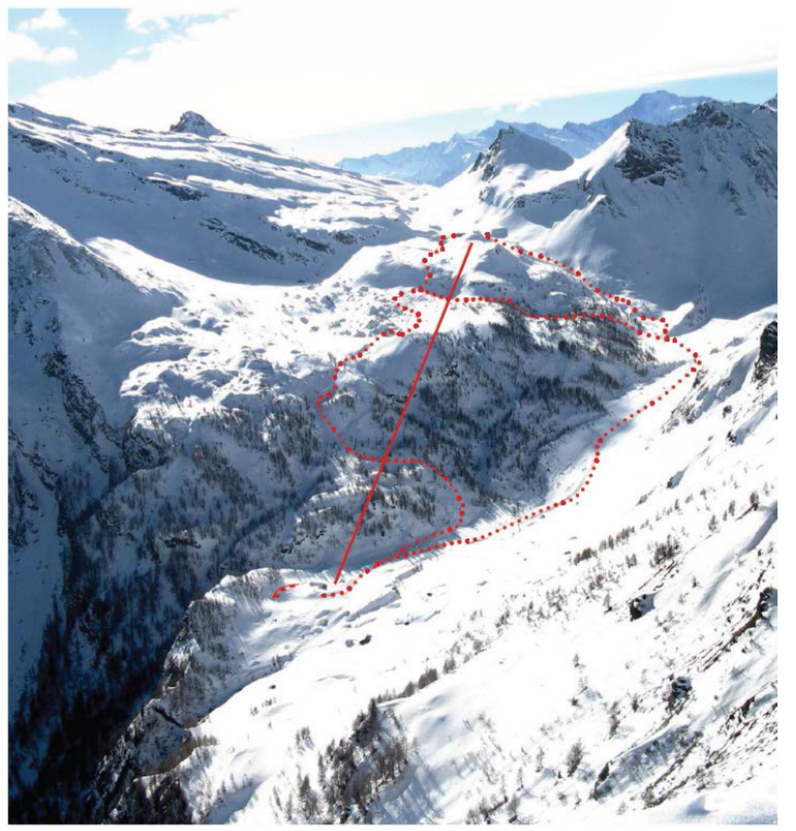
INTERFERENZE CON





PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10 000





VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

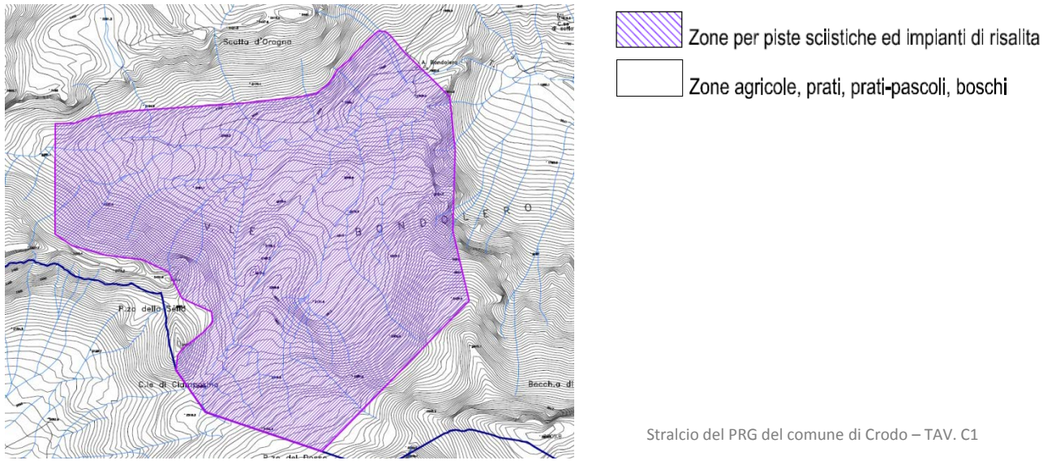
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art.13 delle NDA
- Sistema idrografico: zone fluviali interne, art.14 delle NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna, art. 26 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Zona agricola, prati, pascoli, boschi» artt. 32-33 NTA, ricompresa in «Zona per piste sciistiche e impianti di risalita» artt.23 - 34 NTA
- Aree di sviluppo montano : compreso



Stralcio del PRG del comune di Crodo – TAV. C1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico (art.20 NDA - Piano Paesistico dell'Alpe Devero).
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 11/03/1936.
Necessarie misure di conciliazione o concessione con l'Ente concedente (Legge n.1766 del 16 giugno 1927).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. L'area dell'Alpe Bondolero è individuata dal PPR con «Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna art.26 NDA. Relativamente al PRGC si segnala l'interferenza con la fascia di rispetto del fiume per la quale le norme di piano rimandano all'art. 29 della L.R. 56/77, che prescrive una fascia di inedificabilità di 15 m dal limite del demanio per fiumi, torrenti e canali nei territori compresi nelle Comunità Montane.
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento è ammesso essendo stato inserito nel PRGC del 1986, che è antecedente alla data di emanazione del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del mare del 17/10/2007 e s.m.i., a condizione che sia espletata la procedura di valutazione di incidenza (art. 3 comma j delle Misure di conservazione sito-specifiche - IT1140016 – Alpi Veglia e Devero – Monte Giove).
In relazione al PRGC l'intervento è coerente, essendo nell'area sciabile prevista dal PRGC vigente. L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Variante urbanistica per l'adeguamento a L.R. 2/2009 (riduzione)
- Attivazione procedura di V.I.A. (categoria B1 n.5)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geomorfologici ed idraulici

La fascia di territorio sulla quale verrà realizzato il nuovo impianto della seggiovia «Bondolero 2», ricade sul fianco destro della Valle del Bondolero, un'ampia valle di sovraescavazione glaciale allungata in direzione NE-WSW, delimitata dalla C.ma di Valtendra, dal P.so di Valtendra e dal P.zo Moro nella zona di testata (Ovest), mentre il fianco settentrionale è dato dalla dorsale montuosa che, dalla P.ta di Orogna , si estende in direzione Est-Nord-Est; sul fianco meridionale della suddetta valle principale, vi è inoltre un'ampia conca glaciale, delimitata ad Ovest dal P.zo della Sella e dal Colle di Ciamporino, a Sud dal P.zo del Dosso, e ad Est dalla dorsale del P.zo Diei, i cui pendii sono colonizzati da vegetazione erbacea e, localmente, arbustiva (rododendri).
Le unità affioranti nelle porzioni di versante sono i calcesciisti a grana fine e tessitura scistosa, riconducibili alla cosiddetta «Sinclinale del Teggiolo»; tale litotipo si presenta, in linea generale, estremamente alterato e caratterizzato da una qualità localmente scadente, cosicché nell'area le pareti acclivi in roccia sono spesso interessate da frane di crollo o falde detritiche più o meno estese; queste ultime considerazioni non inficiano le ottime qualità geomeccaniche del substrato roccioso, quando utilizzato come suolo di fondazione.
La Stazione di Monte della nuova seggiovia "Bondolero 2", verrà realizzata in prossimità della stazione di valle dell'esistente impianto "Bondolero 1", posta a quota 2200 m s.l.m., in sinistra idrografica di un tributario di destra del Rio Bondolero ed in posizione sopraelevata rispetto all'alveo; la nuova seggiovia, si svilupperà quindi in direzione Nord-Est, per una lunghezza di circa 1.300 m, prevedendo la costruzione della Stazione di Valle, alla quota di 1.910 m s.l.m., nei pressi dell'A. Bondolero.
La stazione di partenza verrà realizzata sul fianco di un alto morfologico (dorsale in roccia arrotondata); spostandosi verso valle, i sostegni di linea dell'impianto saranno collocati sul substrato roccioso affiorante / subaffiorante, al più coperto da uno spessore da pluridecimetrico a metrico di materiale eluvio-colluviale e/o detritico, dapprima in sinistra idrografica dell'impluvio, quindi, presso quota 2140.0 m s.l.m., il tracciato si sposterà in destra idrografica; a partire da circa quota di 2130.0 m s.l.m., la nuova seggiovia, si svilupperà per circa 350 m, in un settore di versante blandamente acclive, con morfologia ondulata, dato da un'ampia falda di depositi detritico-glaciali, con spessori irregolari e presenza di grossi blocchi lapidei e talus ciclopici, lambendo quindi una larga conca (quota 2090÷2080 m s.l.m.,) al cui fondo si era anticamente impostato un laghetto periglaciale.
A valle di tale conca morfologica, il tracciato dell'impianto funiviario scenderà lungo un settore di versante più acclive con substrato affiorante / subaffiorante, delimitato al piede da talune scarpatine rocciose subverticali, "incombenti" la sottostante piana alluvionale del Rio Bondolero; la stazione di valle, verrà ubicata presso il fabbricato rurale posto in destra idrografica del Rio Bondolero, alla quota di circa 1910 m s.l.m., in corrispondenza del blando pendio afferente l'incisione torrentizia, laddove i depositi detritico-glaciali, assumono spessori plurimetrici, risultando localmente frammisti a materiali limosi; in sinistra idrografica del Rio Bondolero, si hanno invece falde detritiche maggiormente estese e continue.
Elementi di pericolosità geomorfologica
Non vi sono particolari elementi di pericolosità gravanti sulle aree lungo cui si svilupperà il nuovo impianto funiviario.
Per quanto riguarda la Stazione di Monte, il pendio sottostante il P.zo della Sella, a Nord della Stazione di Valle "Bondolero 1", è interessato da fenomeni di caduta massi e da valanghe, ma questi non hanno alcuna interferenza con l'area oggetto di nuovi interventi.
Per quanto riguarda la Stazione di Valle, si segnalano limitati dissesti gravitativi, lungo i versanti sottostanti la dorsale della P.ta di Orogna, ad Ovest rispetto all'Alpe Bondolero, ma le traiettorie di roto-scivolamento di singoli blocchi lapidei, per fenomeni puntuali di crollo, tendono ad arrestarsi presso il fondovalle, in sinistra idrografica, senza superare l'incisione del Rio Bondolero. Analoghe considerazioni possono essere fatte per l'attività valanghiva: la propagazione di scivolamenti di masse nevose, non interferisce con l'area ove è prevista la costruzione della Stazione di Valle.

APPROFONDAMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici, gruppi elettrogeni…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dalle stazioni a monte e a valle e dai passaggi dei veicoli sulle rulliere dei tralicci di sostegno dei cavi. Tali impianti saranno progettati al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali ((riduzione delle emissioni delle stazioni, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che gli impianti si trovano all'interno del SIC/ZPS e pertanto verranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Habitat elettivo del Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), qui presente con notevoli consistenze. Tra gli uccelli nidificanti, sono di interesse conservazionistico lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*). Probabile la presenza del Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e della Bigiarella (*Sylvia curruca*), segnalati come nidificanti nella Valle di Bondolero.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area di intervento corrisponde alla destra orografica della Valle di Bondolero, caratterizzata da notevole eterogeneità morfologica, con numerosi dossi montonati e vallette nivali. Strutturalmente, la vegetazione è riconducibile alla transizione tra il Larici-Cembretum (habitat 9420) e gli arbusteti del Rhododendron-Vaccinion (habitat 4060). Sono pure presenti significative superfici prative a Festuca rubra e Festuca ovina, non costituenti habitat comunitario, intensamente pascolate. Nel risalto che discende sulla valle del Bondolero si notano invece, all'interno delle aree a copertura arbustiva, marcati segni di erosione del suolo, con denudamento, legato all'azione combinata del transito di greggi e mandrie e erosione idrica. La copertura forestale del larice si presenta fortemente dinamica con notevole tendenza all'innalzamento del limite altitudinale del bosco; numerosi collettivi di rinnovazione, articolati a partire da vecchie piante madri tende a chiudere, nel tempo, la copertura del soprassuolo forestale.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

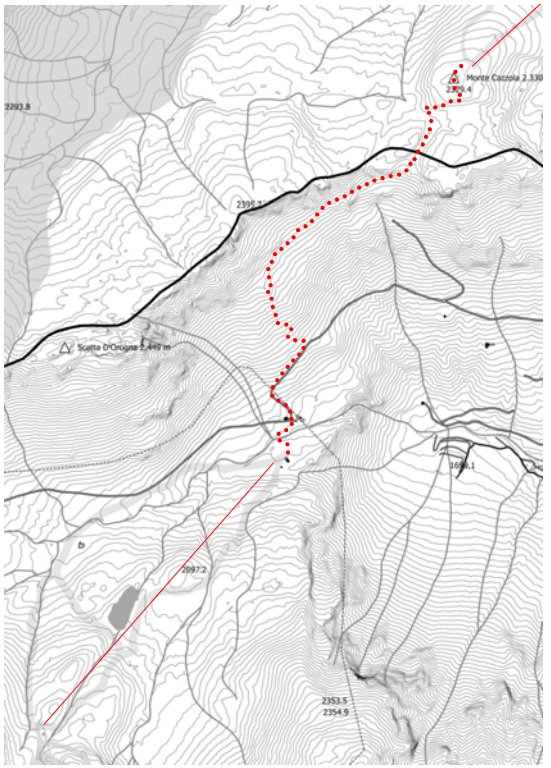
Descrizione tecnica

L'impianto consiste in una seggiovia ad ammorsamento automatico monofune, nella quale i veicoli sono agganciati automaticamente alla fune portante-traente, chiusa ad anello mediante impalmature e dotata di moto continuo unidirezionale.
L'azionamento dell'anello di fune avviene tramite un argano motore, posto nella stazione di monte, ed il tensionamento è assicurato da 2 pistoni idraulici posizionati nella stazione di valle.
Le stazioni vengono progettate in modo da assicurare la protezione dalle intemperie di tutte le parti meccaniche dell'impianto e da offrire locali adatti all'attesa, alla salita ed alla discesa dei viaggiatori.
La stazione motrice, a monte, si può rappresentare in modo schematico come costituita dalla struttura in carpenteria metallica che supporta direttamente tutti i meccanismi della stazione quali l'argano motore e la puleggia motrice; sulla struttura è posizionato anche un sistema di pedane lungo tutti gli organi meccanici e lungo il perimetro delle stazioni, in modo da facilitare l'accessibilità al personale per le operazioni di controllo e manutenzione. I meccanismi di stazione sono composti altresì dal treno di decelerazione con ruote di gomma e presa di moto direttamente dalla fune, da un giro stazione collegato tramite alberi cardanici e comprendente anche uno spaziatore, e da un treno di accelerazione anch'esso con relativa presa di moto dalla fune.
La stazione di valle ha una struttura identica alla stazione di monte, ha funzione di rinvio e tensione e supporta il sistema di tensionamento, i relativi dispositivi di sicurezza e la puleggia di rinvio. Sono ovviamente presenti i meccanismi di decelerazione ed accelerazione dei veicoli, il giro stazione e tutti i relativi sistemi di sicurezza.
Per il ricovero e la manutenzione dei veicoli è previsto, presso la stazione di valle, un binario munito di convogliatori a pneumatici che rendono possibile un immagazzinamento dei veicoli in modo automatico, situato esterno e in parallelo alle travi della stazione, con la capacità di 63 veicoli più il veicolo per la manutenzione.
Come veicoli sono previste delle seggiole a sei posti con cupola di protezione.
Sono previsti sostegni a fusto centrale realizzati in profilati a sezione circolare in acciaio zincato collegati alle fondazioni in cemento armato tramite flangia imbullonata a tirafondi annegati nel cemento stesso. Sui sostegni sono montate le rulliere, che permettono alla fune di scorrere senza danneggiarsi, dal momento che i rulli che le costituiscono sono rivestiti con materiali cedevoli quali gomme naturali o sintetiche. I sostegni sono provvisti di scala con dispositivo anticaduta; sulle testate sono montate passerelle, pedane e falconi per la manutenzione delle rulliere.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.

Stima dei costi : 6.700.000,00 €



SISTEMAZIONE DEL SENTIERO TRA L'ALPE BONDOLERO ED I PASSI DI BUSCAGNA

In relazione alla realizzazione della seggiovia Devero-Cazzola (BR04) e della seggiovia Bondolero2 (CR01) sono previste opere di compensazione, quali la sistemazione del sentiero che dall'Alpe Bondolero sale fino ai Passi di Buscagna, connettendo trasversalmente le due vallate. Tale intervento costituirebbe un plusvalore nel periodo estivo, garantendo la continuità pedonale tra gli impianti in progetto, incoraggiando la fruizione del Vallone Bondolero, di particolare bellezza.

L'accessibilità facilitata attraverso gli impianti, permetterebbe una migliore fruizione (impianto + sentiero) a varie tipologie di utenti, raggiungendo facilmente attraverso il sentiero l'Alpe Bondolero ed il nuovo rifugio (scheda CA01) .

LOCALIZZAZIONE

Comuni di Baceno e Crodo, Strada forestale Alpe Bondolero-Goglio, 1906 – 1070 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Sistemazione e migliore segnalazione della strada forestale compresa tra l'Alpe Bondolero l'abitato di Goglio, al fine di incentivare il turismo lento estivo ed invernale.

L'intervento di sistemazione permetterebbe la fruizione in sicurezza da parte di escursionisti e cicloescursionisti e al tempo stesso tale via di accesso costituirebbe una pista di soccorso all'Alpe Bondolero in casi di emergenza.

Il tratto compreso tra Goglio e l'opera di presa Enel (smarino) necessita di interventi puntuali per l'adeguamento come strada forestale.

Il tratto compreso tra l'opera di presa Enel e l'Alpe Bondolero può essere adeguato come sentiero escursionistico.

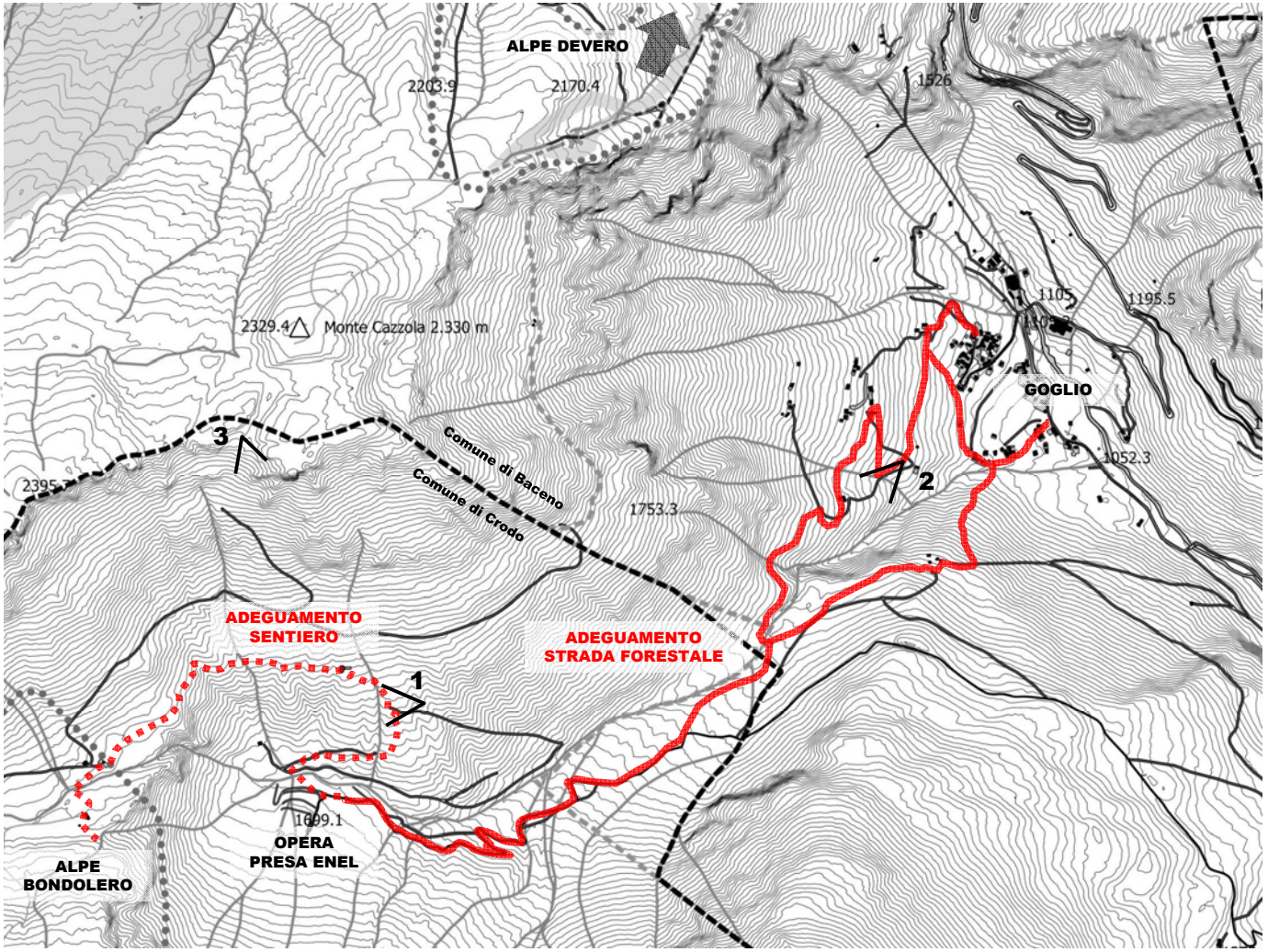
DATI TECNICI

LUNGHEZZA STRADA 4 Km

LUNGHEZZA SENTIERO 1,8 Km

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA

1 : 15 000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Beni individuati ai sensi della L.1497/39, del D.M. 21 settembre 1984 e del D.L. 312/85 con DD.MM. 1 agosto 1985

Dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona denominata Alpe Devero D.M. 1/8/1985. Art.136, c.1, lett. c) e d) del D.Lgs. 42/2004

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
g i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

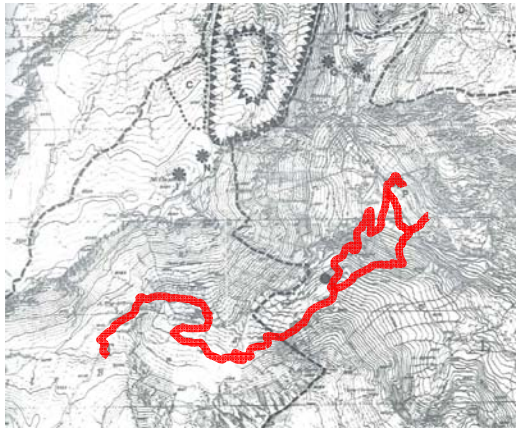
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le seguenti componenti paesaggistiche:

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art. 14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali, art.25 (SS35)
- Relazioni visive tra insediamento e contesto: sistemi di nuclei costruiti di costa o di fondovalle, leggibili nell'insieme o in sequenza (SC2), art. 31
- Villaggi di montagna, art.40 (m.i.12) NDA

Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero

Il Piano Paesistico individua l'intervento parzialmente in «Zona di Salvaguardia» per la quale non ci sono prescrizioni specifiche.



Stralcio del Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero - 2000

PRGC vigente

Per l'area interessata dall'intervento, il PRGC di Baceno rimanda al Piano Paesistico della Zona di Salvaguardia dell'Alpe Devero.

Usi civici

Terreno gravato da uso civico di Crodo e Crevoladossola.
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 11/03/1936(Comune di Crodo).
Non sono necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, il Piano Paesistico della zona di salvaguardia dell'Alpe Devero ed il PRGC. Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), non ci sono prescrizioni per gli interventi di manutenzione della sentieristica esistente. L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, motoseghe, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova in parte all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dal rumore prodotto dal movimento delle biciclette. Per quanto riguarda la movimentazione dei mezzi sull'infrastruttura si ritiene che l'impatto sarà assimilabile a quello attuale. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) si ritiene che tale sorgente sia conforme ai limiti normativi. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'infrastruttura si trova in parte all'interno del SIC/ZPS ma verranno predisposte tutti gli accorgimenti necessari e tecnicamente realizzabili per minimizzare l'impatto sulla fauna selvatica (layout del tracciato, predisposizione di regole di buon comportamento nei confronti della fauna selvatica). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova)

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Tra gli Passeriformi nidificanti nell'area di interesse conservazionistico, si segnalano lo Stiaccino (*Saxicola rubetra*) ed Prispolone (*Anthus trivialis*), mentre i lariceti ospitano il Picchio nero (*Dryocopus martius*) ed il Regolo (*Regulus regulus*). Qui sono presenti anche il Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*) ed il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*). Tra i mammiferi, si trovano nei pressi dell'Alpe colonie di Marmotta (*Marmota marmota*). Rinvenuti segni indiretti di presenza di lepri (*Lepus sp.*), non identificabili a livello specifico.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento interessa un ampio gradiente altitudinale, intersecando diverse tipologie forestali riconducibili alle varianti montana e subalpina della pecceta alle quote più basse, mentre salendo verso l'Alpe Bondolero prevale il lariceto mesoxerofilo ed eliofilo con ricco sottobosco del rodoro-vaccinieto. Nei pressi dell'Alpe, l'intervento interessa l'ecotono tra lariceto e praterie alpine, parzialmente invase da romici (*Rumex alpinus*), dove il rodoro-vaccinieto diventa dominante.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 420.000,00 € (70€/mq x 3m x 2km)

INTERVENTI NEL COMUNE DI TRASQURA

Prima attuazione

T – TRASQUERA

A01 = CENTRO POLIFUNZIONALE - PONTE CAMPO
A02 = RIFUGIO - PUNTO TAPPA MONTE TEGGIOLO
A03 = PUNTO TAPPA - BAR ALPE VALLE‘
I01 = PISTE + MTB ALPE VALLE‘
I02 = PISTE + MTB MONTE TEGGIOLO
I03 = BACINO ED IMPIANTO INNEVAMENTO PROGRAMMATO
I04 = PISTA DA FONDO - MTB PARK PONTE CAMPO
P01 = PARCHEGGIO MULTIPIANO STAZIONE ISELLE
R01 = SEGGIOVIA TEGGIOLO1
R02 = SEGGIOVIA TEGGIOLO 2

Medio termine

T – TRASQUERA

A04 = RICETTIVITA’ DIFFUSA PASSO DELLE POSSETTE
P02 = PARCHEGGIO A RASO ISELLE (STAZ. BALMONESCA)

Lungo termine

T – TRASQUERA

S01 = ADEGUAMENTO STRADALE ISELLE-TRASQUERA

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Località Nembro, 1325 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Recupero di un rudere in località Nembro per la realizzazione del Centro fondo con ulteriori funzioni di punto ristoro e rifugio.

La realizzazione del Centro Fondo con caratteristiche polifunzionali è uno degli interventi strategici che consentirebbe l'effettivo ampliamento dell'attuale comprensorio di San Domenico, verso il Monte Teggiolo e il miglioramento delle connessioni verso l'Alpe Veglia. Tale intervento, infatti, visto il relazione al percorso per lo sci di fondo previsto sugli argini del fiume Cairasca (scheda TI04) e alla stazione di arrivo della seggiovia Teggiolo1 (scheda TR01), può configurarsi come punto di "cerniera" lungo la dorsale infrastrutturale, cambiando la percezione di questi luoghi, da luogo di attraversamento a luogo per la sosta, in cui possono anche essere svolte attività turistiche e ricreative.

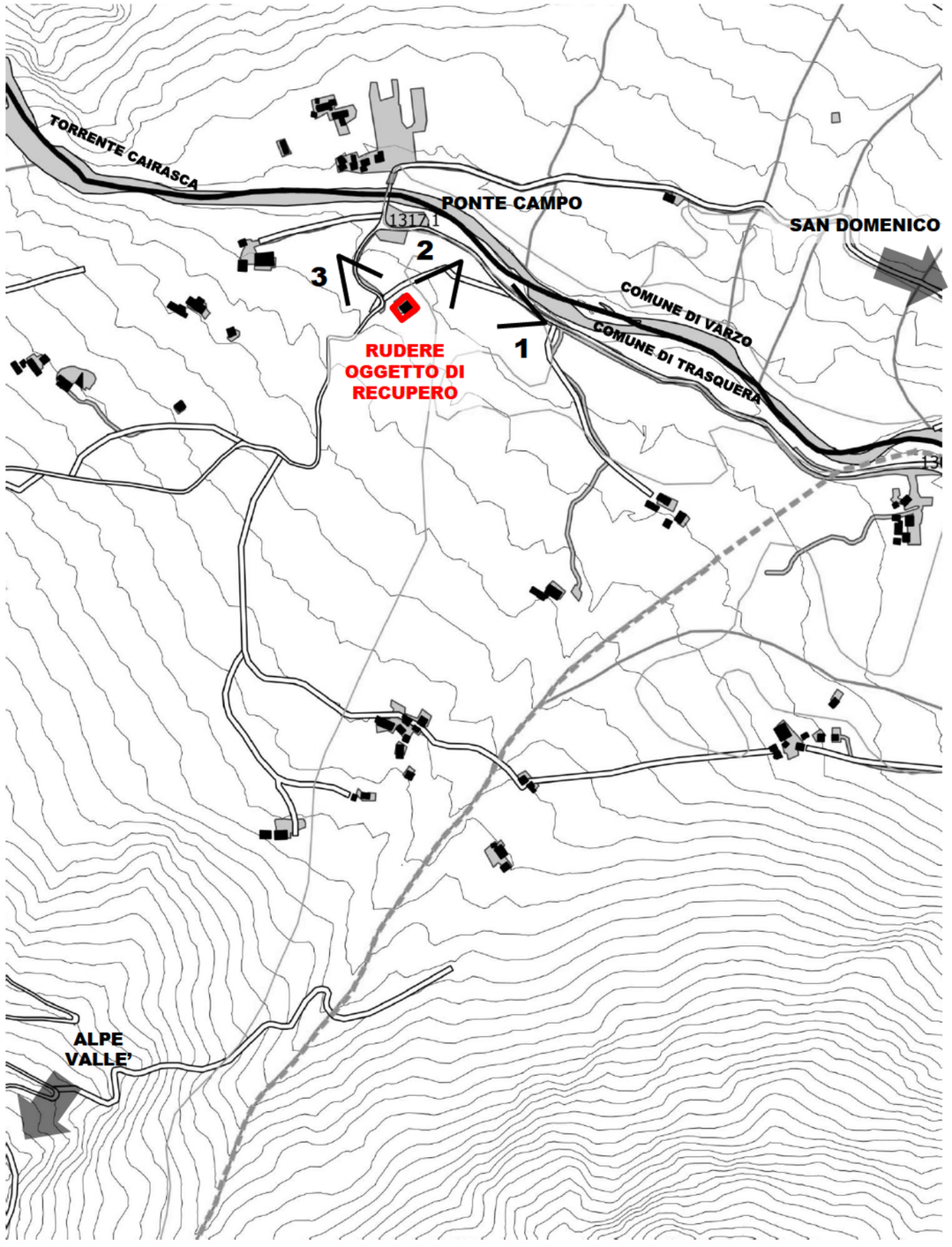
DATI TECNICI

SUL COMPLESSIVA 900 mq

USI E FUNZIONI

Posto-tappa: bar, ristoro, struttura ricettiva (13 posti letto circa), locali tecnici, di soccorso piste, ricovero battipista, depositi e scuola sci di fondo.

INTERFERENZE CON



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art. 14 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art.19, c.1, lett. b

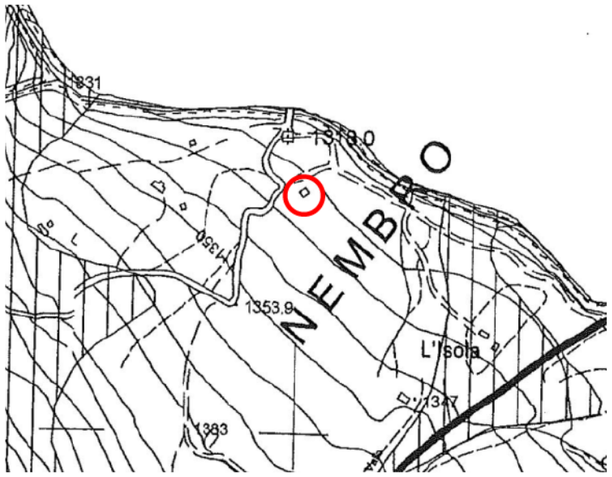
PRGC vigente

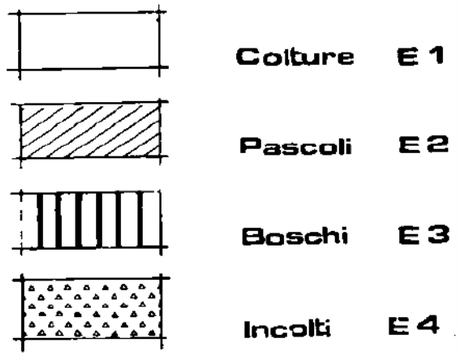
Individuazione:

- Zona: «Colture» art. 3.5.1- E1 - Terreni ad elevata produttività
- Aree di sviluppo montano: non compreso

Proposta di variante:

- destinazioni d'uso
- prescrizioni o caratteristiche minime





Stralcio del PRG di Trasquera (variante sostanziale 1991) – Tav. PD.1

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC è richiesta una variante di adeguamento con inserimento di una previsione specifica a destinazione turistico-ricettiva con SUL ammissibile pari a 900 mq. Si dovrà inoltre procedere con la definizione delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009), in relazione anche agli altri interventi previsti nel Comune di Trasquera (pista da fondo TI04). Relativamente SIC-ZPS, l'intervento non rientra nei divieti di cui all'art.3 delle Misure di conservazione sito-specifiche - IT1140016 – Alpi Veglia e Devero – Monte Giove. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

ASPETTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, utensili per la preparazione sci, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (*D.P.C.M: 5/12/1997)*; inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS e quindi verranno predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica (limitazione del disturbo prodotto dagli avventori, divieto di disturbo nelle ore della giornata maggiormente critiche per gli animali selvatici – crepuscolo e ore notturne, assenza di impianti di sonorizzazione nell'area esterna, … – specificatamente nei periodo di maggiore criticità). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico qui nidificanti sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*), mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo (*Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca sul fondovalle della Val Cairasca, caratterizzato da habitat moderatamente antropizzati, con aree urbanizzate, prati da sfalcio (habitat 6520), e filari di soggetti arborei di Betulla, Frassino e sorbo. Nei pressi dell'area, lungo le sponde del Cairasca vegetano formazioni forestali dell'alneto di ontano bianco (habitat 91EO*) peraltro assolutamente non interessate dalla costruzione del centro fondo.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 1.620.000,00 € (costo parametrico 1800€/mq)

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Monte Teggiolo, 2350 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il progetto del Punto Tappa si colloca in prossimità della vetta del Monte Teggiolo.

Dal punto di vista paesaggistico si prevede la realizzazione di una struttura che possa fungere da ristoro e da punto panoramico, in linea con la specificità del luogo come belvedere su Ciamporino e la Val Cairasca. La specifica localizzazione della struttura, infatti, permetterebbe di fruire del paesaggio circostante e costituire il punto di arrivo per molteplici escursioni giornaliere sia partendo da Trasquera, passando per il Passo delle Possette, sia partendo da Ponte Campo, passando dall'Alpe Vallé.

Si prevede la realizzazione di una struttura di appoggio per escursionisti e sciatori, che integri un bar-ristorante con locali tecnici e di ricovero dei mezzi battipista. Tale proposta si configura all'interno del Piano Strategico tra gli interventi per la valorizzazione dell'offerta turistica estiva ed invernale riconsiderando luoghi attualmente percepiti come mete secondarie.

DATI TECNICI

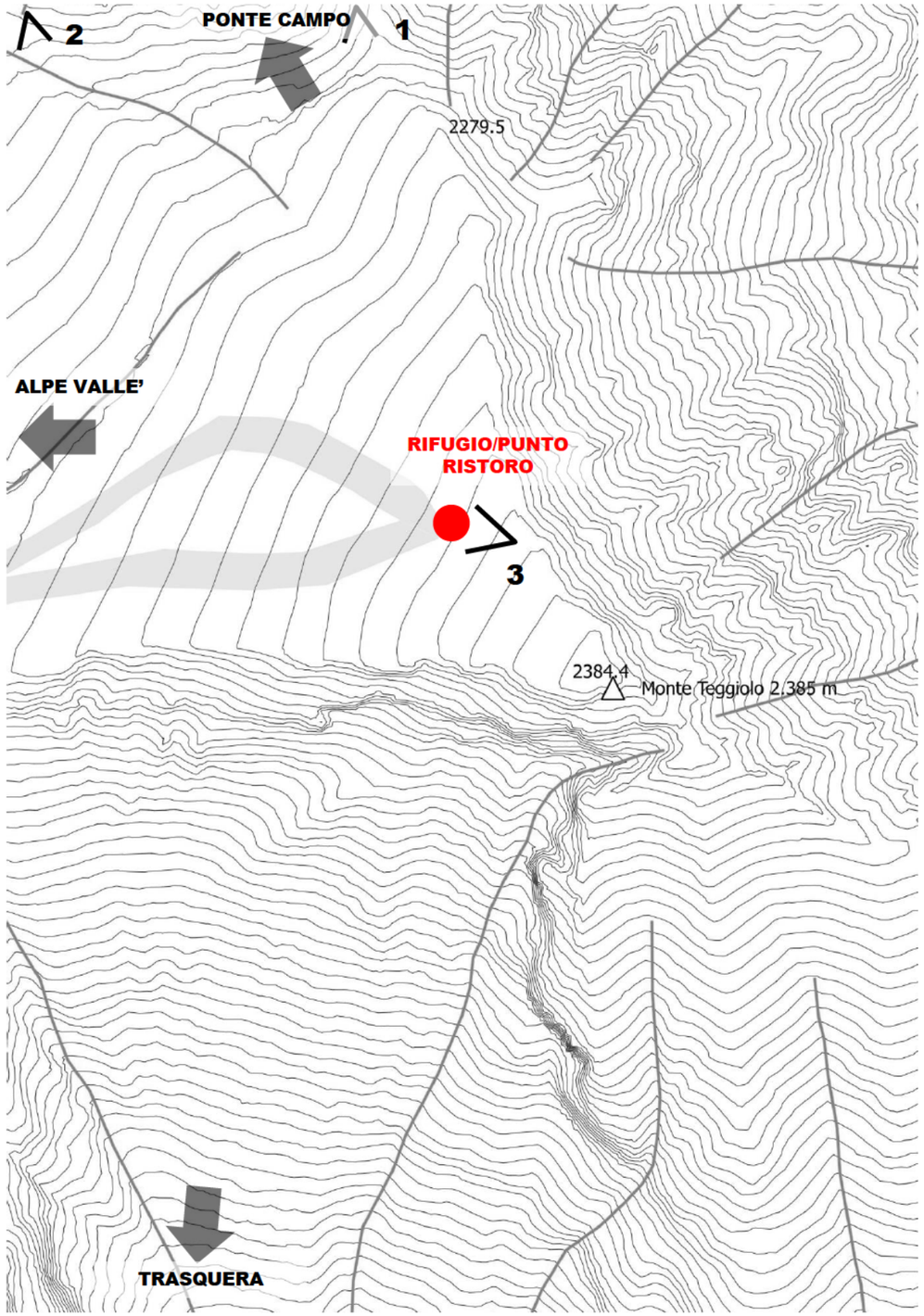
SUL 600 mq

USI E FUNZIONI:

Posto-tappa: bar, locali tecnici, soccorso piste.

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS

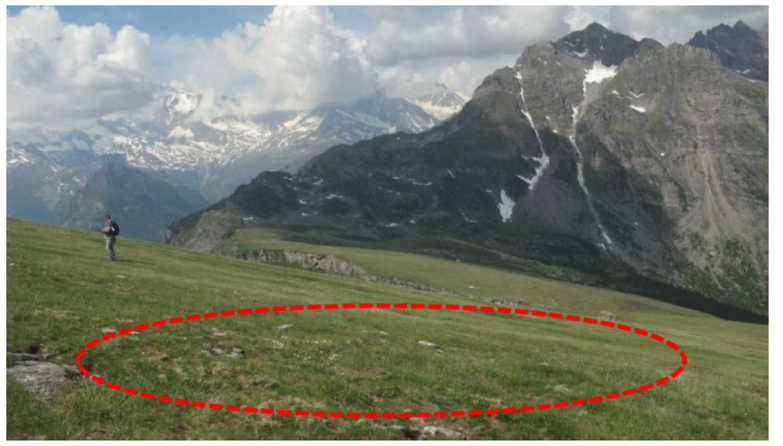


PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1

2

3



RIF. PROGETTUALI: KNOLL RIDGE CAFE

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

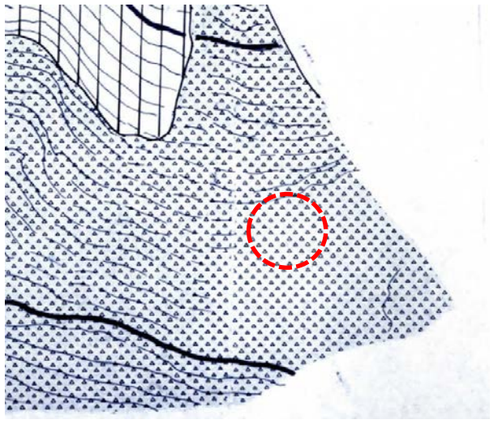
L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le seguenti componenti paesaggistiche:

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Sistema di crinali montani principali e secondari , art. 13 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico (SV1- Aree sommitali costituenti fondali e skyline), art.32 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Terreni incolti» Art. 3.5.2. E4 Aree a pascolo delle NTA
- Aree di sviluppo montano: non compreso



Stralcio del PRG di Trasquera (variante sostanziale 1991) – Tav. PD.1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, in quanto esterno alla fascia di tutela di 50 m prevista per i «Sistema di crinali montani principali e secondari» (art. 13 NDA). Relativamente al PRGC è richiesta una variante di adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009) che interesserà l'area del Teggiolo, l'Alpe Vallé fino alla località Nembro. Si rende necessario che tale destinazione d'uso preveda l'inserimento di edifici accessori all'attività turistica, nello specifico che permetta l'inserimento di un punto-tappa di SUL minima di 600 mq.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il rilievo montuoso del Teggiolo, è dato da un ampio piano inclinato o "plateau", immergente verso Ovest-Nord-Ovest, con inclinazione abbastanza regolare di circa 16°, caratterizzato essenzialmente da vegetazione erbacea ad uso pascolo, geologicamente caratterizzato dalla sequenza calcarea mesozoica (calcescisti), sovrastanti gli gneiss granitici occhiadini che affiorano lungo i versanti strapiombanti che delimitano verso Est e verso Sud l'altopiano inclinato del M. Teggiolo.

In corrispondenza della Cima Teggiolo (2385 m s.l.m.), il "plateau" inclinato assume planimetricamente la forma di un triangolo, delimitato, ad Est ed a Sud, da scarpate e/o pareti rocciose molto ripide, i cui orli sono caratterizzati da fratture beanti, parallele alla scarpata, che tendono ad isolare talune porzioni rocciose.

Lungo l'ampio plateau del Teggiolo, il substrato roccioso è superficialmente alterato dall'azione congiunta degli agenti atmosferici; la continuità del pendio inclinato è interrotta localmente da talune fratture nel substrato roccioso, a formare modesti avvallamenti o trincee, che possono avere più o meno forma allungata e che sono colmate al fondo da materiale detritico, oltre ad una serie di depressioni puntuali, talvolta allineate lungo una direttrice di discontinuità, a formare delle pseudo-doline, presumibilmente legate alla presenza di fratturazioni del substrato, nelle quali l'azione delle acque meteoriche di infiltrazione, ha originato la dissoluzione di lenti o filoni calcitici, formando le depressioni.

Oltre alle linee di frattura minori, trasversalmente al piano inclinato, tra le quote 2.260 e 2.000 m s.l.m., si rileva la presenza di una prima, importante trincea da detensionamento: si tratta di una spaccatura lunga circa 400 m, larga mediamente 5.0 – 6.0 m e profonda 3.0 – 5.0 m, che interrompe la continuità del piano inclinato del Teggiolo; l'andamento di tale frattura, a grande scala, appare rettilineo ma, a piccola scala, si sviluppa con andamento a "zig-zag", per la presenza di numerose linee di frattura orientate lungo la direttrice ESE-WNW.

Spostandosi a valle, sempre lungo il plateau inclinato del Teggiolo, vi sono ulteriori lineamenti morfologici legati all'assetto strutturale, con fasce di roccia fratturata, e sistemi di discontinuità orientati prevalentemente lungo le direttrici SE-NW e NE-SW, riconducibili al detensionamento post-glaciale e che, localmente, presentano larghezza e profondità paragonabile a quella della trincea principale presente oltre quota 2000 m s.l.m.

Il fabbricato che ospiterà il Rifugio / Punto di Ristoro, nonché la Stazione di Monte del previsto impianto «Teggiolo 2», verrà realizzato lungo il pendio a monte della frattura di detensionamento principale, all'incirca alla quota di 2280 m s.l.m., nell'ambito di un settore privo di fratture beanti significative e, quindi, di elementi geologico-strutturali ostativi.

ASPETTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (*D.P.C.M: 5/12/1997)*; inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS e quindi verranno predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica (limitazione del disturbo prodotto dagli avventori, divieto di disturbo nelle ore della giornata maggiormente critiche per gli animali selvatici – crepuscolo e ore notturne, assenza di impianti di sonorizzazione nell'area esterna, … – specificatamente nei periodo di maggiore criticità). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'intervento interessa la parte sommitale del Monte Téggiolo, caratterizzato da un versante morfologicamente omogeneo con praterie calcaree, idoneo alla presenza nidificante del Culbianco (*Oenanthe oenanthe*), dello Spioncello (*Anthus spinoletta*) e del Fringuello alpino (*Fringilla montifringilla*). Sul versante sud del Téggiolo, probabile anche la presenza del Sordone (*Prunella collaris*) e della Coturnice (*Alectoris graeca*) e, tra i mammiferi, del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*). L'area ospita regolarmente il Camoscio (*Rupicapra rupicapra*) e lo Stambecco (*Capra ibex*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento interessa la parte sommitale del Monte Téggiolo, caratterizzato da un versante morfologicamente omogeneo con praterie basifile subalpine ed alpine (Habitat 6170).

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 1.800.000,00 € (Costo parametrico 3000€/mq)

PUNTO RISTORO / CAMERE

RICETTIVITA' DIFFUSA ALPE VALLE' (TRASQUERA)

T A03

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Alpe Vallé, 1825 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di un posto-tappa mediante il recupero di un rudere in località Alpe Vallé ripristinato di maniera coerente con i caratteri tradizionali degli edifici e del contesto.

La proposta prevede la realizzazione di un piccolo ristoro a supporto della stazione intermedia dell'Alpe Vallé, in grado di assolvere anche alla funzione di reception a servizio dell'albergo diffuso previsto alla scheda TA04. Il gestore del punto tappa sarà alloggiato nella stessa struttura, che potrà ospitare una ulteriore alloggio da affittare.

Nel Piano Strategico l'intervento può essere considerato come intervento secondario, a supporto dell'offerta ricettiva estiva ed invernale, riconducibile ad attività extra alberghiere di dimensioni contenute, a conduzione familiare. Tale intervento è finalizzato ad incentivare il recupero di altre unità immobiliari presenti all'Alpe Vallé da parte dei proprietari e a favorire la diffusione della ricettività diffusa.

DATI TECNICI

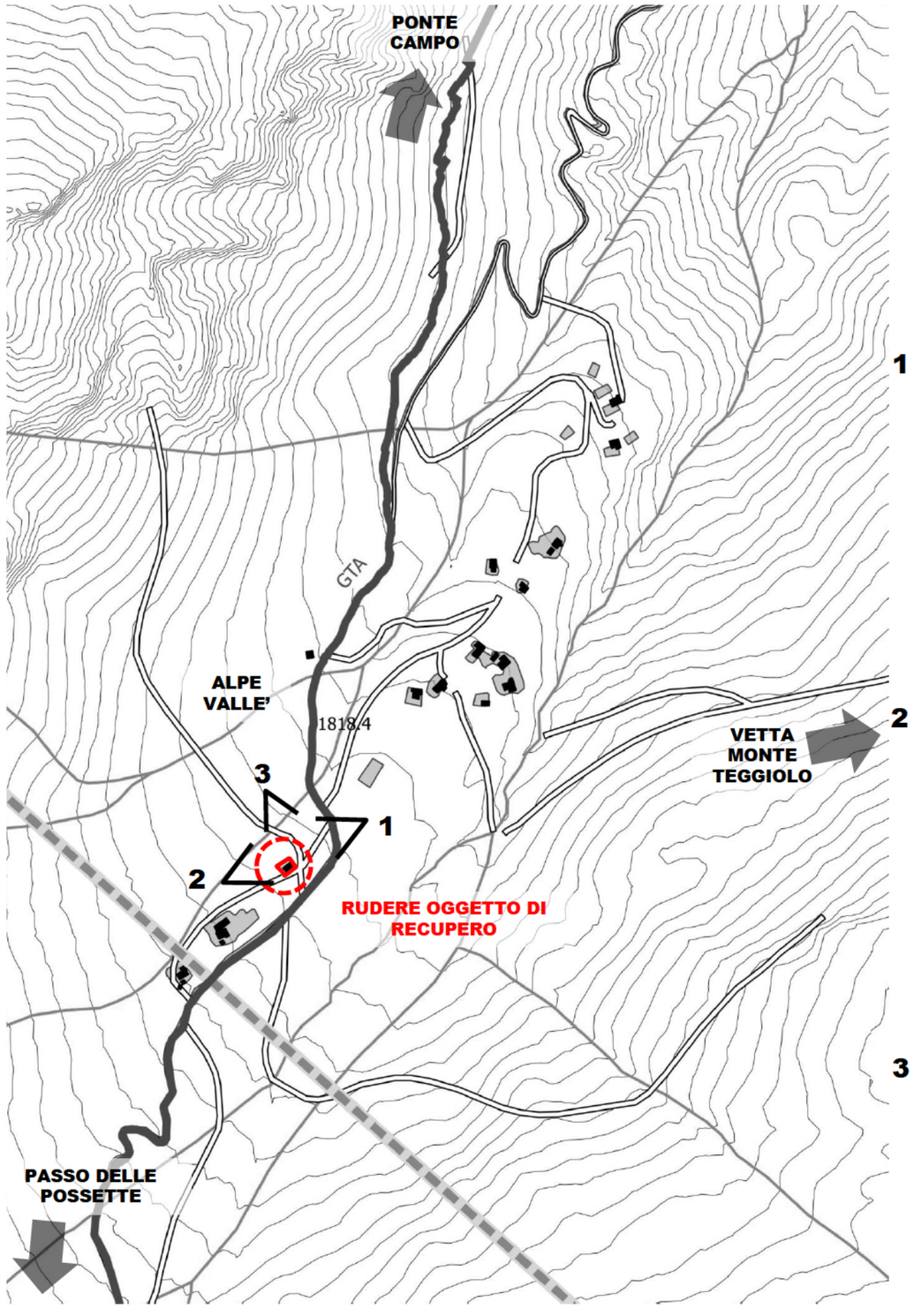
SUL 200 mq

USI E FUNZIONI:

Posto-tappa: bar- ristorante integrato con reception albergo diffuso.

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

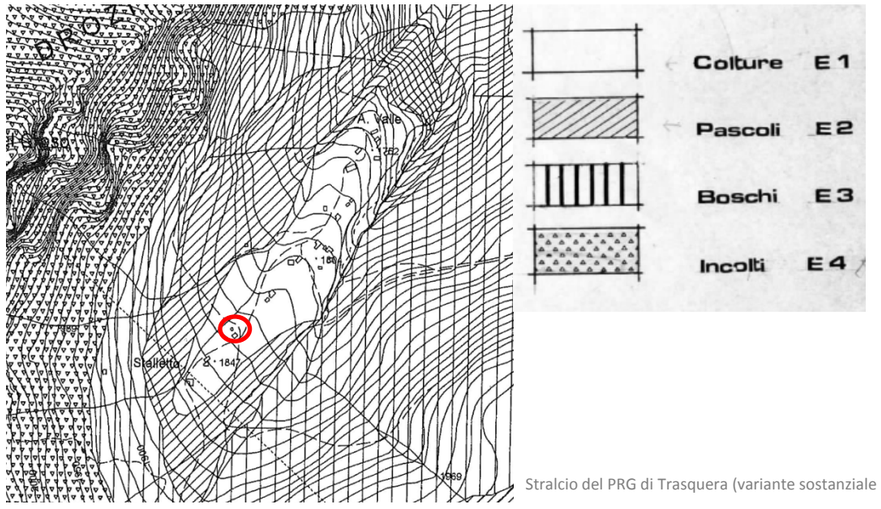
L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le seguenti componenti paesaggistiche:

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota , art.40 (m.i.15) NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Colture» art. 3.5.1- E1 - Terreni ad elevata produttività; si rimanda inoltre all'art. 3.5.6. per le norme sugli edifici rurali sparsi.
- Aree di sviluppo montano: non compreso



Stralcio del PRG di Trasquera (variante sostanziale 1991) – Tav. PD.1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC è richiesta una variante di adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009) che interesserà l'area Teggiolo - Alpe Vallé - Località Nembro, introducendo una nuova area di sviluppo montano. Si rende necessaria una previsione specifica per «Nuovi fabbricati a destinazione terziaria» (art. 2.1.9. NTA) che consideri una SUL minima di 200 mq, che permetta il recupero del rudere da destinare a punto ristoro. Relativamente a SIC-ZPS, questa proposta non rientra nello specifico nei divieti di cui all'art.3 delle Misure di conservazione sito-specifiche - IT1140016 – Alpi Veglia e Devero – Monte Giove.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione verifica procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

L'area in esame è situata su una larga "spianata" morfologica, impostata su depositi detritico-glaciali, dove sorgono dell'A. Stalleta e l'Alpe Vallè; tale larga "spianata", è delimitata ad Ovest dal piede della falda detritica boscata e ad Est dall'incisione del Rio del Vallè, la quale, all'incirca a partire da quota 1800 m s.l.m., si approfondisce in maniera significativa.

Il rudere oggetto di intervento di recupero per la formazione di un punto ristoro, è ubicato nell'ambito di un settore posto esternamente al margine delle aree potenzialmente pericolose per fenomeni valanghivi, comprese quelle raggiungibili da fenomeni di soffio, entro un'area leggermente sopraelevata, la quale non è interessata dai solchi morfologici e dalle linee di ruscellamento / deflusso, che caratterizzano le fasce di territorio latistanti, ad Ovest e ad Est.

Il progetto di recupero dovrà essere accompagnato da un'indagine geologico-geotecnica, che verifichi le condizioni di pericolosità residua, prevedendo in ogni caso l'attuazione di alcuni interventi di riassetto, quali la regimazione delle acque meteoriche e di ruscellamento diffuso, mediante (ad esempio) la formazione di canalette superficiali.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (*D.P.C.M: 5/12/1997*); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS e quindi verranno predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica (limitazione del disturbo prodotto dagli avventori, divieto di disturbo nelle ore della giornata maggiormente critiche per gli animali selvatici – crepuscolo e ore notturne, assenza di impianti di sonorizzazione nell'area esterna, … – specificatamente nei periodo di maggiore criticità). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova).

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 600.000,00 € (Costo parametrico 3000€/mq)

RICETTIVITA' DIFFUSA PASSO DELLE POSSETTE

RECUPERO ALPEGGIO ESISTENTE CON RIPRISTINO UNITÀ ABITATIVA PER RICETTIVITÀ DIFFUSA

T A04

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Passo delle Possette, 2150 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Ipotesi di recupero di ruderi e fabbricati rurali inutilizzati in località Le Balmelle e Passo delle Possette, per fini abitativi temporanei finalizzato allo sviluppo della ricettività diffusa da parte di soggetti privati o dal Comune di Trasquera.

Gli edifici dovranno essere ripristinati di maniera coerente con i caratteri tradizionali degli edifici e del contesto.

La proposta inquadra le possibili unità extra alberghiere di dimensioni contenute, a conduzione familiare, che potrebbero contribuire al miglioramento della ricettività diffusa e alla valorizzazione territoriale. Queste unità potranno beneficiare di una reception comune situata nei pressi della stazione intermedia all'Alpe Vallé (scheda TA03).

Tale intervento è finalizzato ad incentivare anche il recupero di altre unità immobiliari, di proprietà privata, per lo sviluppo della ricettività diffusa e la valorizzazione territoriale.

DATI TECNICI

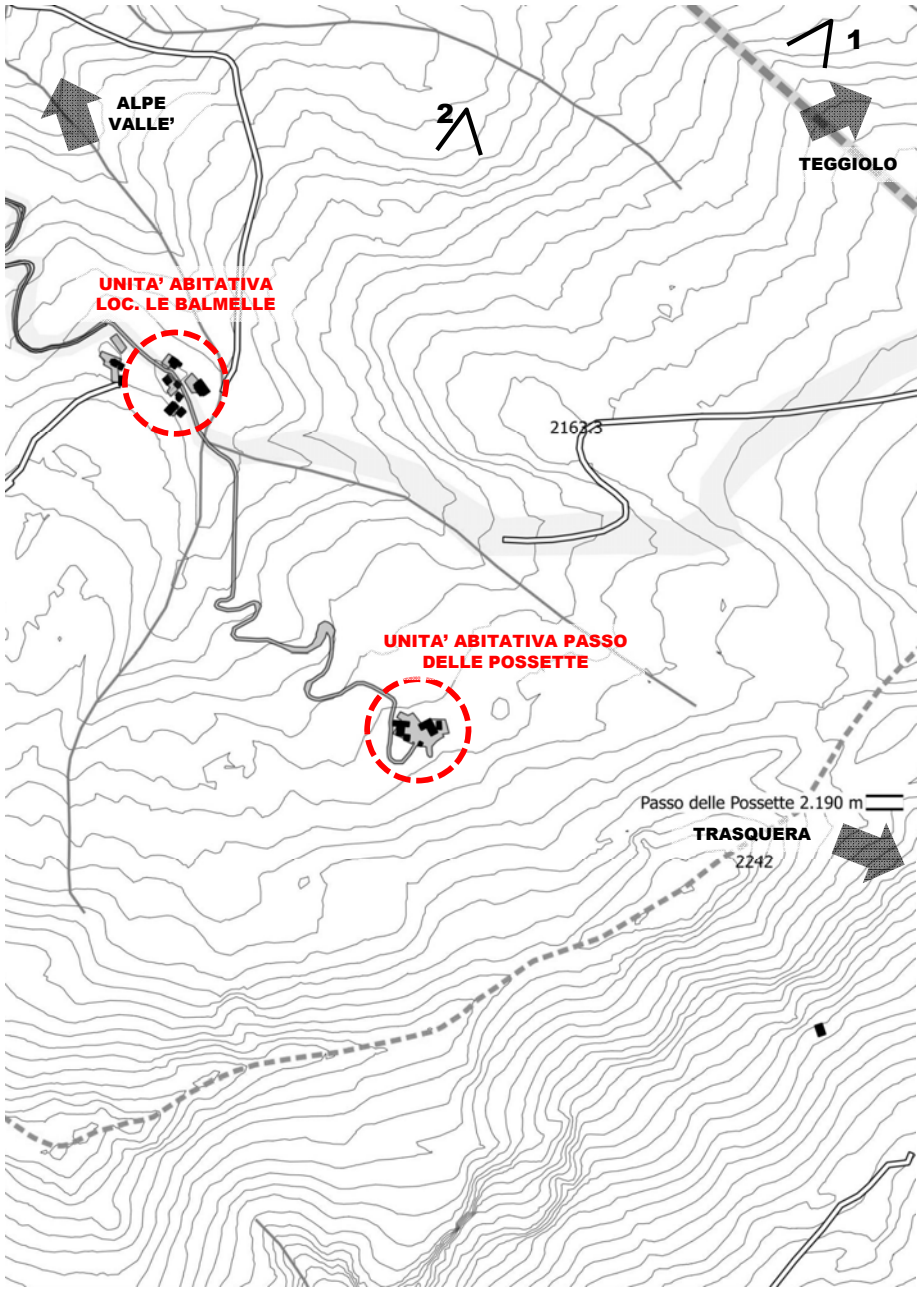
SUPERFICIE 400 mq

USI E FUNZIONI:

Unità abitativa, alloggio dell'albergo diffuso

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 5 000

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

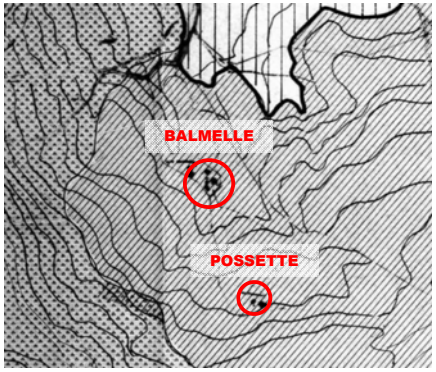
L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le seguenti componenti paesaggistiche:

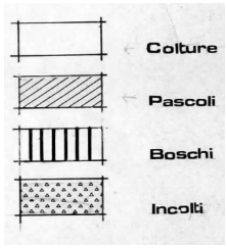
- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico , art. 32 (SV1) delle NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota , art.40 (m.i.15) NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Pascoli» art. 3.5.2 delle NTA - Terreni ad elevata produttività; si rimanda inoltre all'art. 3.5.6. per le norme sugli edifici rurali sparsi.
- Aree di sviluppo montano: non compreso





Stralcio del PRG di Trasquera (variante sostanziale 1991) – Tav. PD.1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico.

Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC, la destinazione d'uso attuale dell'area ammette il recupero dei ruderi in Loc. Balmelle e Passo delle Possette come «abitazioni non rurali temporanee» (art. 3.5.2 delle NTA). La località Balmelle sarà comunque oggetto di una variante di adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009) che introdurrà una nuova area con estensione Teggiolo - Alpe Vallé - Località Nembro in cui rientrano anche gli interventi TI01 eTI02. Relativamente a SIC-ZPS, questa proposta non rientra nei divieti di cui all'art.3 delle Misure di conservazione sito-specifiche - IT1140016 – Alpi Veglia e Devero – Monte Giove. L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialisti

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

L'area in esame, è posta a valle (Nord) della cresta montuosa che si estende tra il Passi delle Balmelle, delle Possette e del Dosso, che delimita l'ampia conca glaciale, la quale costituisce la zona di testata del Rio Vallè; nello specifico, il rudere oggetto di recupero (rifugio con bar/ristorante ed alloggi), è ubicato nell'alpeggio I Pianezzoni (2145 m s.l.m.), situato al margine dell'ampia falda detritica che caratterizza le pendici superiori della conca glaciale, data da numerosi blocchi eterometrici, talvolta plurimetrici.

La falda detritica è inattiva e deriva sia dalla frantumazione del substrato in posto per i cicli di gelo/disgelo, sia dall'azione gravitativa. L'indagine geologica a supporto del progetto di recupero, dovrà verificare il grado di pericolosità residua del sito da fenomeni gravitativi, eventualmente prescrivendo la realizzazione di opere di difesa, quali la formazione di un modesto "vallo paramassi" utilizzando gli stessi blocchi presenti in sito.

ASPETTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (*D.P.C.M: 5/12/1997)*; inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS e quindi verranno predisposte tutte le azioni necessarie per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica (limitazione del disturbo prodotto dagli avventori, divieto di disturbo nelle ore della giornata maggiormente critiche per gli animali selvatici – crepuscolo e ore notturne, assenza di impianti di sonorizzazione nell'area esterna, … – specificatamente nei periodo di maggiore criticità). In prossimità dell'intervento sono presenti possibili aree di elevato valore ecologico (aree di nidificazione della pernice bianca, aree di svernamento, …) per cui sarà necessario stabilire delle prescrizioni, anche di durata temporanea, per le aree di maggiore interesse da questo punto di vista (ad esempio divieto di accesso per gli avventori in determinate aree durante l'inverno o la cova).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

L'anfiteatro di testa della Val Vargnasco è idoneo alla nidificazione di specie di interesse conservazionistico come il Gheppio (*Falco tinnunculus*), il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*), il Codirossone (*Monticola saxatilis*) e Fringuello alpino (*Montifringilla nivalis*). I versanti più termofili potrebbero ospitare anche la Coturnice (*Alectoris graeca*), mentre alle quote inferiori ed ecotonali si segnala il Prispolone (*Anthus trivialis*) e il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*). Potenzialmente presenti anche il Sordone (*Prunella collaris*) e il Gracchio alpino (*Pyrrhocorax graculus*). Tra i mammiferi, lo Stambecco (*Capra ibex*) trova qui habitat idonei, in particolare sui versanti più ripidi e solivi usati durante lo svernamento, così come il Camoscio (*Rupicapra rupicapra*). La presenza di elementi litoidi e manufatti potrebbe favorire la Vipera comune (*Vipera aspis*) come elemento caratteristico dell'erpetofauna.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area d'intervento è situata sull'alto versante del Monte Teggiolo presso un alpeggio da tempo abbandonato La zona, in cui vi è un importante sistema di fratture di decompressione glaciale, è caratterizzata principalmente dall'habitat della prateria d'altitudine, in particolare dall'habitat comunitario "6170 praterie basifile subalpine ed alpine". Nei pressi dei ruderi è presente tuttavia anche vegetazione nitrofila, principalmente rumex.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Ponte Campo 1316 m – Alpe Vallé 1834 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

La pista di discesa in progetto collega l'Alpe Vallé a Ponte Campo, attraverso la borgata Nembro.

Oltre a garantire il collegamento sciistico tra le due località, la pista di discesa è necessaria in caso di non funzionamento degli impianti di risalita del Monte Teggiolo (schede TR01 e TR02), per l'evacuazione del comprensorio come pista di rientro.

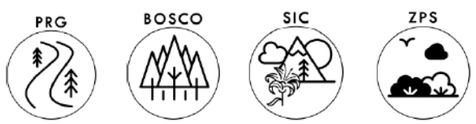
Il tracciato, a partire dall'Alpe Vallè, attraversa ambienti diversi: aree a prato e pascolo, la valletta attraversata dal rio Vallè, l'area boscata costituita da lariceti nella parte bassa.

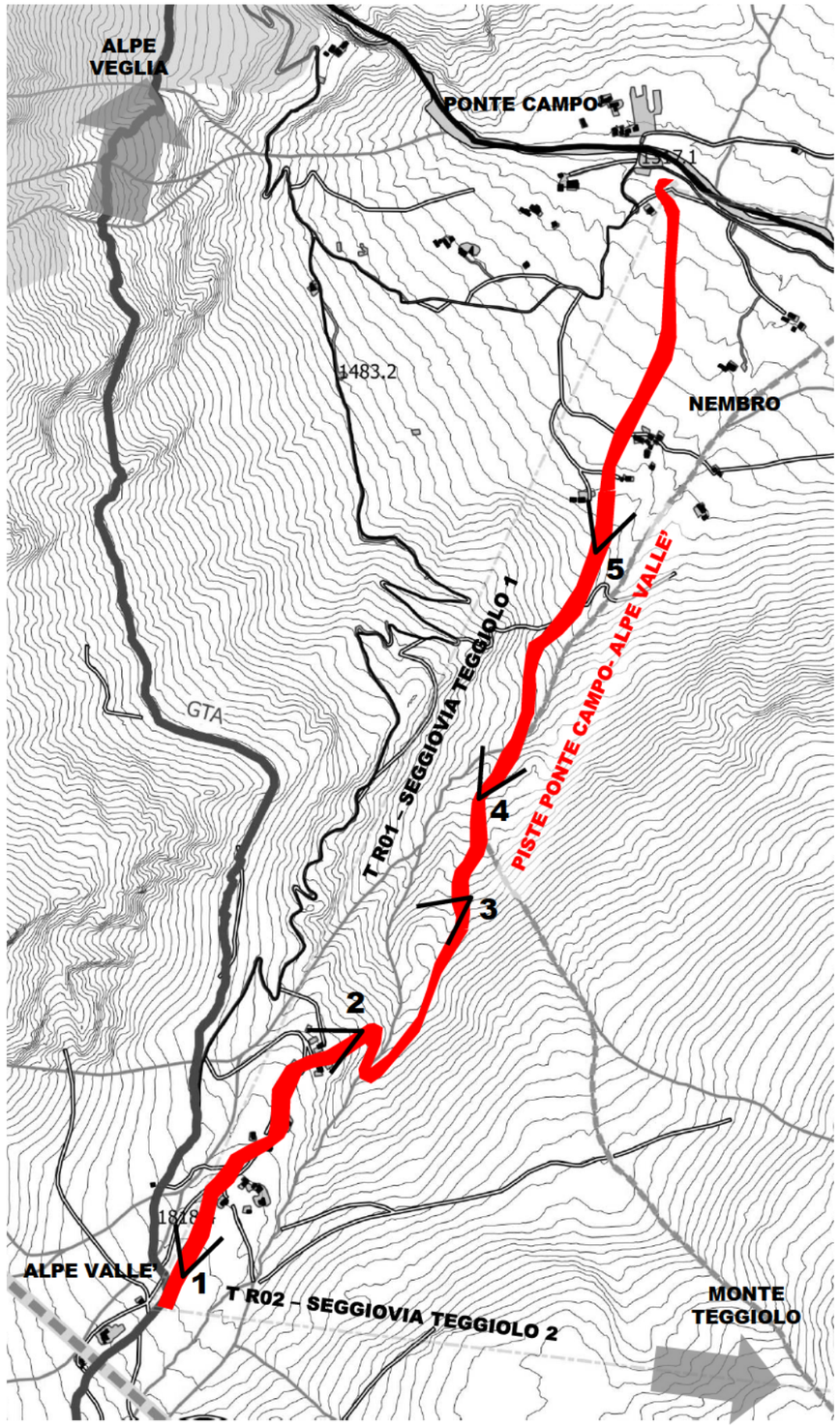
Si ipotizza che durante la stagione estiva possano essere tracciati, lungo la pista da discesa, percorsi per le mountain bike per il ciclo-escursionismo.

DATI TECNICI

SUPERFICIE	60 215 mq
LUNGHEZZA	2 337 m
DISLIVELLO	518 m
USI FUNZIONI:	SCI DA DISCESA, ESCURSIONISMO, MTB

INTERFERENZE CON





PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 10.000

1

2

3

4

5

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

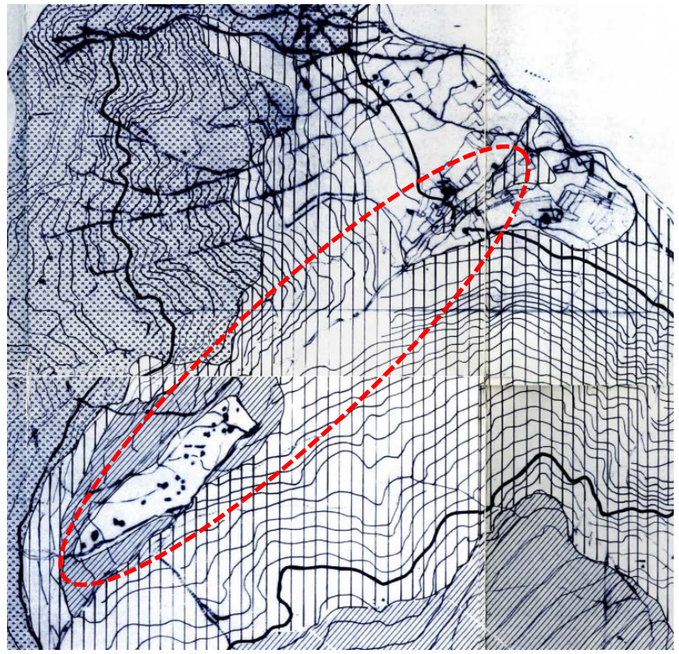
Dall’analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

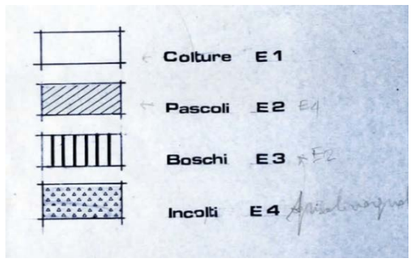
- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art 14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota (art. 40) m.i. 15

PRGC vigente

Il PRGC vigente del Comune di Trasquera non individua aree di sviluppo montano per l’area relativa al Monte Teggiolo, all’Alpe Vallé e a Nembro. Dall’analisi del PRGC risulta che la pista di discesa interessa le seguenti tipologie di aree:

- Colture E1 – Terreni ad elevata produttività (art.3.5.1 NTA)
- Pascoli E2 – Aree a Pascolo (art. 3.5.2 NTA)
- Boschi E3 – Aree Boscate (art. 3.5.3 NTA)





Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell’Ente concedente.

Coerenza

Dall’analisi del PPR l’intervento risulta coerente. Vengono individuati alcuni elementi di attenzione che riguardano la zona fluviale interna del Rio Vallè (art.14 NDA), l’area boscata, costituita nel caso specifico da un lariceto (art.16 NDA) e l’area degli alpeggi e insediamenti rurali di alta quota (art.40 NDA).
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l’intervento si configura come nuova realizzazione, e pertanto dovranno essere osservati gli obblighi e i divieti riportati nelle norme precedentemente citate.
Nell’ambito del PRGC, si propone una Variante Urbanistica che preveda l’inserimento dell’ area sciabile e di sviluppo montano nella zona compresa tra il Monte Teggiolo, l’Alpe Vallè e Ponte Campo, finalizzata alla realizzazione di: impianti di risalita, piste per lo sci alpino e lo sci di fondo, strutture di servizio (impianti di innevamento programmato, punti ristoro, garage battipista, strutture tecniche), sistemazione di tracciati per l’escursionismo e mountain bike.
L’intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica V.I.A. (categoria B1 n.24)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

La pista da sci «Nembro», si svilupperà tra l’Alpe Vallè ed il fondovalle del T. Cairasca; la tratta iniziale della pista, si svilupperà alla sommità della larga spianata morfologica, impostata su depositi detritico-glaciali, dove sorgono l’A. Stalleta e l’Alpe Vallè; tale larga spianata, è delimitata ad Ovest dal piede della falda detritica boscata e ad Est dall’incisione del Rio del Vallè, inizialmente poco marcata e che si approfondisce in maniera significativa all’incirca a partire da quota 1800 m s.l.m.

Presso la testata Nord-orientale della suddetta spianata, la pista formerà un tornante, scendendo lungo il pendio mediamente acclive (prevedendo prevedibilmente scavi e riporti, contenuti da opere di sostegno quali scogliere), quindi (all’incirca a quota 1700 m s.l.m.) attraverserà mediante guado il Rio Vallè, stando a valle di un dissesto gravitativo osservabile lungo la sponda in sinistra idrografica.

Il tracciato si svilupperà quindi in destra idrografica, passando a valle di taluni «liscioni» di roccia, soggetti localmente a crolli di elementi lapidei per dinamiche di scivolamento planare e soggetti a fenomeni di rilasci e scivolamenti nevosi, coinvolgenti spessori del manto nevoso generalmente limitati; la pista supererà un modesto promontorio (contropendenza strutturale), quindi si svilupperà al fondo di una valle a fondo concavo, andando ad attraversale nuovamente il Rio Vallè, a 1510 m s.l.m.

La pista si svilupperà in sinistra idrografica, rimontando gradualmente un settore di versante interessato dalla presenza di una larga falda detritica grossolana, vegetata solo in parte, quindi, all’incirca alla quota di 1460 m s.l.m., il tracciato si porterà sul versante boscato latistante l’incisione torrentizia; la pista si svilupperà per una breve tratta lungo il pendio moderatamente acclive, sino a raggiungere le ampie zone prative, che digradano dolcemente verso il fondovalle del T. Cairasca, dove sorgono diversi nuclei rurali sparsi.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L’impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L’impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, motoseghe, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell’impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell’impatto acustico sull’ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all’interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l’incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dallo scorrere degli sci degli sciatori sulla neve, dal vociare degli avventori e dai mezzi battipista. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) si ritiene che tale sorgente possa essere conforme ai limiti normativi, limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell’impatto acustico sull’ambiente naturale si osserva che la infrastruttura si trova all’interno del SIC/ZPS e pertanto nella progettazione e nelle disposizioni di utilizzo si procederà a individuare tutti gli accorgimenti necessari a minimizzare l’impatto sulla fauna selvatica (layout del tracciato, divieto di uscire dalla piste o individuazione di itinerari specifici per il fuoripista, predisposizione di regole di buon comportamento nei confronti della fauna selvatica).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico nidificanti nell’area di interesse sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l’Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*) nell’area di fondovalle, mentre nei pressi dell’Alpe si segnala la presenza Francolino di monte (*Tetrastes bonasia*), che qui vive al margine occidentale della sua distribuzione in Italia. Tra gli altri nidificanti di interesse conservazionistico, il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), ed il Regolo (*Regulus regulus*). Possibile anche la presenza della Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*), oltre che del Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*) e del Crociere (*Loxia curvirostra*). Per quanto concerne l’erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*) nei pressi di Ponte Campo, mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L’ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo (*Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate. Il ripido versante a ovest dell’Alpe Vallè ospita stabilmente colonie svernanti di Stambecco (*Capra ibex*) in continuità con le popolazioni elvetiche, oltre che di Camoscio (*Rupicapra rupicapra*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

La pista in progetto collega il fondovalle della Val Cairasca con l’alpe Vallée. Numerosi sono gli habitat interessati che, in un gradiente altitudinale risultano essere:

•prati-pascoli a montano subalpini a Trisetum flavescens (habitat 6520) presenti sia nel fondovalle che presso l’alpe vallée. Nella zona del fondovalle i prati sono a tratti colonizzati da filari e macchie di betulla, frassino, sorbo o larice..

•Lariceti sia pinieri a colonizzazione di detrito che lembi di larice cembreto a rodoreto vaccinieto (codice 9420)

•Alneti di ontano verde lungo i canaloni e detriti laterali

•Acero frassinetto di forra seppur non direttamente interessato

•Rodoreti vaccinieti (habitat 4060) nella parte superiore..

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

La pista pertinente la nuova seggiovia in progetto sarà ricavate sfruttando prati, incisioni, valloni, chiarie fra gli alberi. La pista, più correttamente identificabile come uno skiweg di rientro, caratterizzata da una larghezza minima di circa 7 m ed una larghezza massima di circa 20 m, si snoda in sinistra ed in destra orografica dell’incisione di fondo valle che scende dall’Alpe Vallè. Per la realizzazione dello skiweg di rientro si farà abbondane ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica per il contenimento laterale nelle zone più impervie. Il taglio arboreo sarà di una certa rilevanza, studiato nei tratti dove la forestazione è più compromessa.

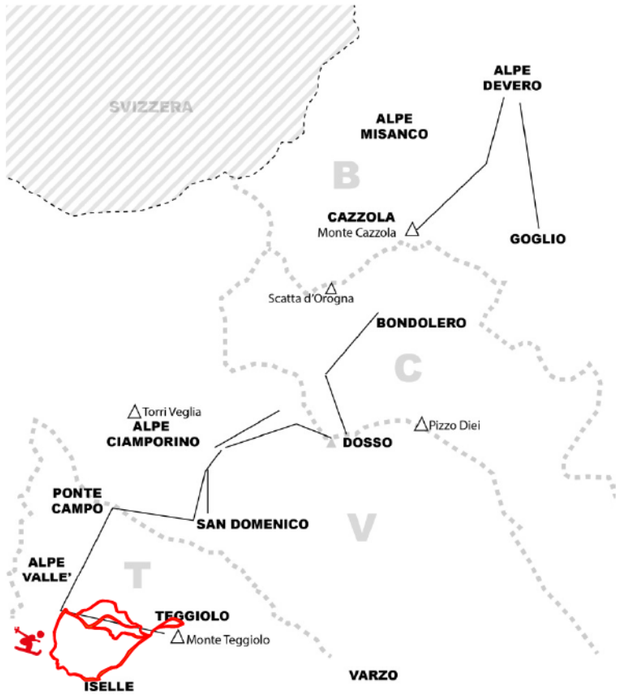
MODALITA’ DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento d’iniziativa privata.
Stima dei costi : 805.000,00 € (Costo parametrico 350.000,00€/km x 2,3 km)

PISTE + MTB MONTE TEGGIOLO

MONTE TEGGIOLO-ALPE VALLE'
(BIMBI AL SOLE - RIFUGIO TEGGIOLO - METEORITE-SOLA - CONCA)

T I02



LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Alpe Vallè1834 m – Monte Teggiolo 2279 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

I tracciati delle piste da discesa nell'area del Monte Teggiolo sono suddivisi in funzione della morfologia del terreno, per garantire un'offerta turistica diversificata.

Oltre a garantire il collegamento sciistico tra il Monte Teggiolo e l'Alpe Vallè, le piste di discesa consentono il rientro in caso di non funzionamento degli impianti di risalita del Monte Teggiolo (schede TR01 e TR02),

La parte sommitale del Monte Teggiolo presenta un livello elevato di panoramicità verso l'Alpe Ciamporino e la Val Cairasca.

La parte alta è caratterizzata da prati e pascoli, la parte bassa da lariceti.

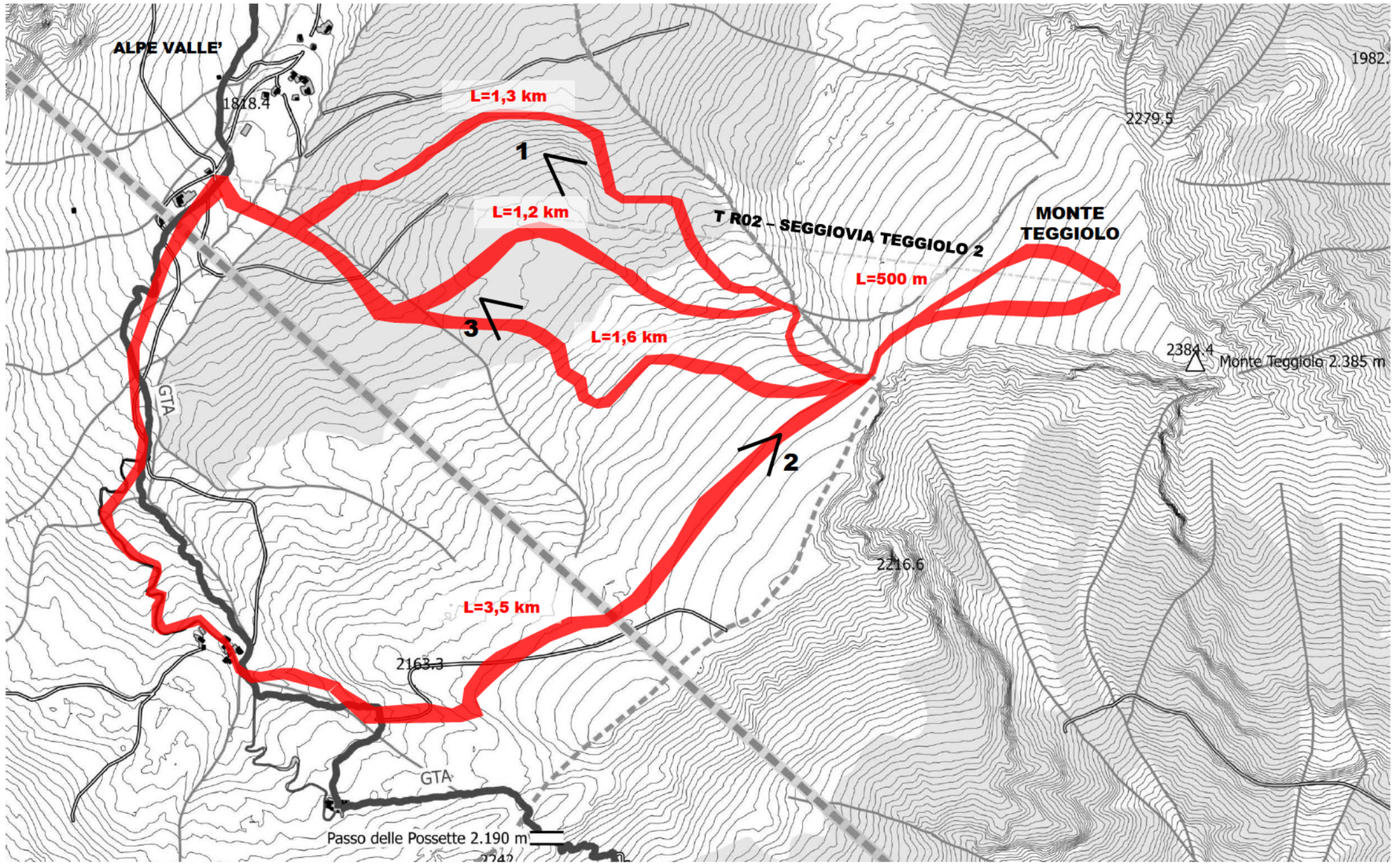
Si ipotizza che durante la stagione estiva lungo il tracciato delle piste possano essere ricavati percorsi per mountain bike e ciclo-escursionismo.

DATI TECNICI

SUPERFICIE	207 194 mq
LUNGHEZZA	8 112 m
DISLIVELLO	494 m
USI FUNZIONI:	SCI DA DISCESA, ESCURSIONISMO, MTB

INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 10.000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

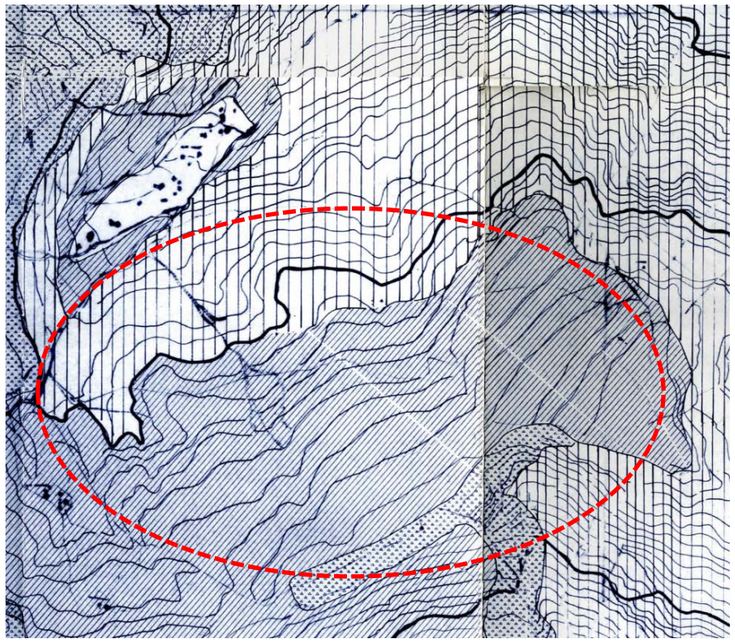
Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

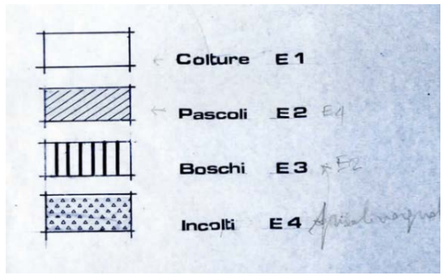
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Sistema di crinali montani principali e secondari , art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico: aree sommitali costituenti fondali e skyline, art. 32 NDA

PRGC vigente

Il PRGC vigente del Comune di Trasquera non individua aree di sviluppo montano per l'area relativa al Monte Teggiolo, e all'Alpe Vallé. Dall'analisi del PRGC risulta che le piste di discesa interessano le seguenti tipologie di aree:
- Colture E1 – Terreni ad elevata produttività (art.3.5.1 NTA)
- Pascoli E2 – Aree a Pascolo (art. 3.5.2 NTA)
- Boschi E3 – Aree Boscate (art. 3.5.3 NTA)





Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, in quanto esterno alla fascia di tutela di 50 m prevista dal PPR per i «Sistema di crinali montani principali e secondari» (art. 13 NDA), prevista per il Monte Teggiolo. Il PPR evidenzia alcuni elementi di attenzione che riguardano la zona fluviale interna del Rio Vallè (art.14 NDA), area dove è previsto il ricongiungimento delle piste in prossimità dell'Alpe Vallè, l'area boscata nella parte bassa del Monte Teggiolo (art.16 NDA) e la parte sommitale del Monte Teggiolo che è individuata come area costituente fondale e skyline (art.32 NDA).
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento si configura come nuova realizzazione, e pertanto dovranno essere osservati i divieti e gli obblighi riportati nelle norme precedentemente citate.
Nell'ambito del PRGC, si propone una Variante Urbanistica che preveda l'inserimento dell' area sciabile e di sviluppo montano nella zona compresa tra il Monte Teggiolo, l'Alpe Vallè e Ponte Campo, finalizzata alla realizzazione di: impianti di risalita, piste per lo sci alpino e lo sci di fondo, strutture di servizio (impianti di innevamento programmato, punti ristoro, garage battipista, strutture tecniche), sistemazione di tracciati per l'escursionismo e mountain bike.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica di V.I.A. (categoria B1 n.24)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

A partire dalla Stazione di Monte dell'Impianto di risalita «Teggiolo 2», si svilupperanno le nuove piste di discesa, inizialmente lungo il "plateau" del Teggiolo, inclinato di 16° verso Nord-Ovest; le piste si svilupperanno verso Sud-Ovest, passando a monte della grossa frattura di detensionamento che interrompe la continuità del piano inclinato, portandosi presso la testata di un ampia valle, da dove le piste si dipartiranno con tre diramazioni.

Il tracciato meridionale, compirà un ampio giro a valle della cresta montuosa - spartiacque che si estende fino al Passo delle Possette, quindi si svilupperà al fondo dell'ampia conca glaciale, lambendo alcuni alpeggi di alta quota (I Pianezzoni e Le Balmette), infine punterà a Nord, sovrapponendosi all'incirca all'esistente pista carrabile; in fase di progettazione e di VIA, detto tracciato verrà "ottimizzato", in modo da allontanarlo dalle probabili zone di arresto delle valanghe, nella fascia prossima agli Alpeggi alti.

I tracciati settentrionali, si divideranno a formare percorsi differenti, nell'ambito della valle interessata da diffusa presenza di falde detritiche, in parte vegetate, quindi convergeranno in un'unica pista nella tratta finale, allorché il tracciato si svilupperà lungo un versante boscato moderatamente acclive, fino a raggiungere il «fondovalle» degli alpeggi Stalleta / Vallé, dove verrà realizzata la stazione di Valle dell'Impianto «Teggiolo 2» e dove termineranno le varie piste da sci.

APPROFONDIMENTO ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, motoseghe, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dallo scorrere degli sci degli sciatori sulla neve, dal vociare degli avventori e dai mezzi battipista. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) si ritiene che tale sorgente possa essere conforme ai limiti normativi, limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la infrastruttura si trova all'interno del SIC/ZPS e pertanto nella progettazione e nelle disposizioni di utilizzo si procederà a individuare tutti gli accorgimenti necessari a minimizzare l'impatto sulla fauna selvatica (layout del tracciato, divieto di uscire dalla piste o individuazione di itinerari specifici per il fuoripista, predisposizione di regole di buon comportamento nei confronti della fauna selvatica).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Le praterie del Teggiolo sono idonee alla presenza nidificante del Culbianco (*Oenanthe oenanthe*), dello Spioncello (*Anthus spinoletta*) e del Fringuello alpino (*Fringilla montifringilla*). Mentre nei pressi dell'Alpe è segnalato il Francolino di monte (*Tetrastes bonasia*), che qui vive al margine occidentale della sua distribuzione in Italia. Tra gli altri nidificanti di interesse conservazionistico, si segnala il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Regolo (*Regulus regulus*). Possibile anche la presenza della Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*), oltre che del Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*) e del Crociere (*Loxia curvirostra*). L'area ospita regolarmente il Camoscio (*Rupicapra rupicapra*) e lo Stambecco (*Capra ibex*). Intorno all'Alpe Vallè presenti anche Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*). Tra la chirotterofauna, probabile la presenza del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*) e potenzialmente della Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*) e dei *Myotis* forestali (*M. nattereri*, *M. brandtii*, *M. mystacinus*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sistema di piste in progetto che si snoda dall'alpe Vallé sino alla vetta del Monte Teggiolo interessa numerosi habita che risultano essere:

•prati-pascoli montano subalpini a Trisetum flavescens (habitat 6520) , ora abbandonati o solo episodicamente pascolati presenti presso l'alpe vallée..

•larici cembreto a rodoreto vaccinieto (codice 9420) presenti su gran parte del versante sino al limite superiore del bosco. Si tratti di boschi radi, solcati da radure e canaloni, con struttura a collettivi. La densità si dirada con salire della quota e si nota la presenza di soggetti anche di significativa età che costituiscono il perno del sistema a collettivi

•Alneti di ontano verde lungo i canaloni e detriti laterali

•Rodoreti vaccinieti (habitat 4060) nell'area di transizione dal bosco alla prateria d'altitudine.

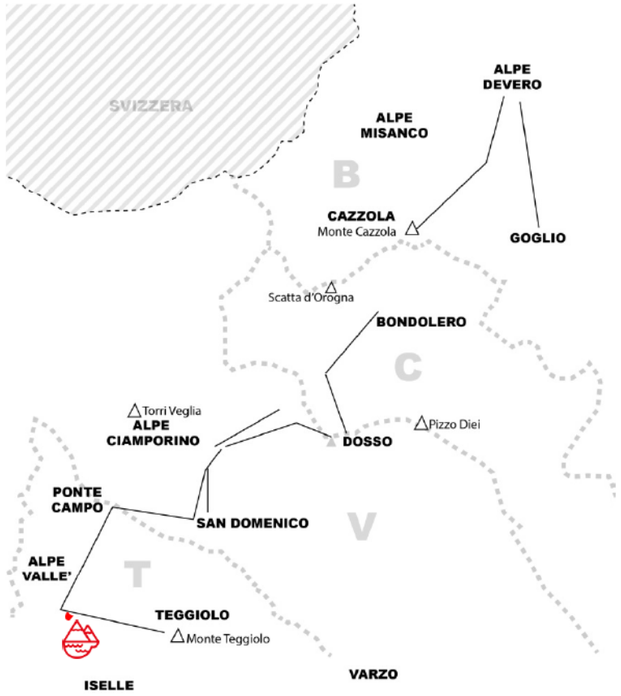
•Praterie basifile alpine e subalpine (codice 6170) presenti dal limite superiore del bosco sino alla sommità. Le praterie sono inframmezza ad affioramenti rocciosi calcarei specie in corrispondenza con le ampie fessurazioni presenti.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Le piste pertinenti la nuova seggiovia in progetto teggiolo 2 saranno ricavate sfruttando il costone esistente nella parte sommitale (ove non saranno necessari interventi di sorta, bensì un semplice tracciamento) e poi valloni, chiarie fra gli alberi, falsopiani nella parte che scende verso l'Alpe Vallè. Tutte le piste si snodano in un ambiente tipicamente alpino per la parte sommitale, per poi degradare in una ampia zona di pascolo boscata e pascolo antistante l'alpe Vallè. La pista più in sinistra orografica sarà ricavata costeggiando un costone naturale, totalmente priva dal pericolo di valanghe, questa pista sarà percorribile anche da sciatori principianti, rendendo così accessibile a tutti la zona del Teggiolo. Le altre piste avrà un livello più elevato, si snoderanno anche tra boschi, chiarie e falsopiani, e grazie alla loro migliore esposizione avranno a disposizione una neve invernale per gran parte della stagione.
Tutte le piste saranno ricavate con modesti movimenti terra ed un limitato taglio arboreo.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 820.000,00 € (Costo parametrico 100.000,00€/km x 8,2 km)



LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Alpe Vallé, 1825 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Il progetto riguarda la realizzazione del bacino di accumulo e della rete impiantistica per l'innevamento programmato, nell'area del Teggiolo. In particolare il bacino sarà localizzato nei pressi dell'Alpe Vallé, in modo da riuscire a coprire l'intera area occupata dalle piste (TI01-TI02). Si prevede che l'approvvigionamento avvenga attraverso l'acqua di scioglimento della neve.

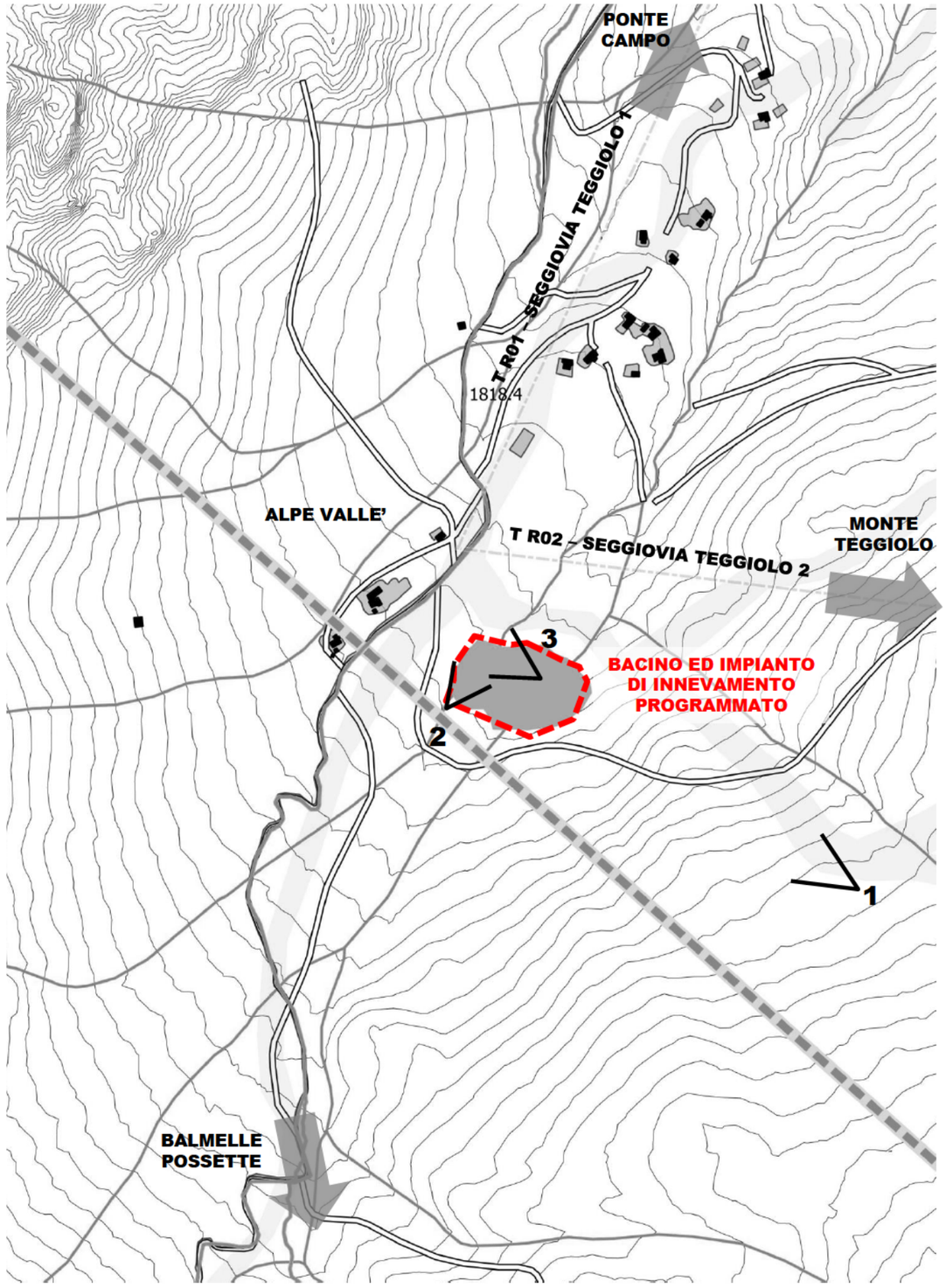
La localizzazione ipotizzata è ottimale in quanto sfrutta un avvallamento naturale del terreno posizionato a quota intermedia rispetto alle piste.

L'impianto di accumulo per l'innevamento programmato deve essere considerato in relazione alla realizzazione delle piste da discesa (TI01-TI02) e degli impianti di risalita nell'area del Teggiolo.(TR01-TR02)

DATI TECNICI

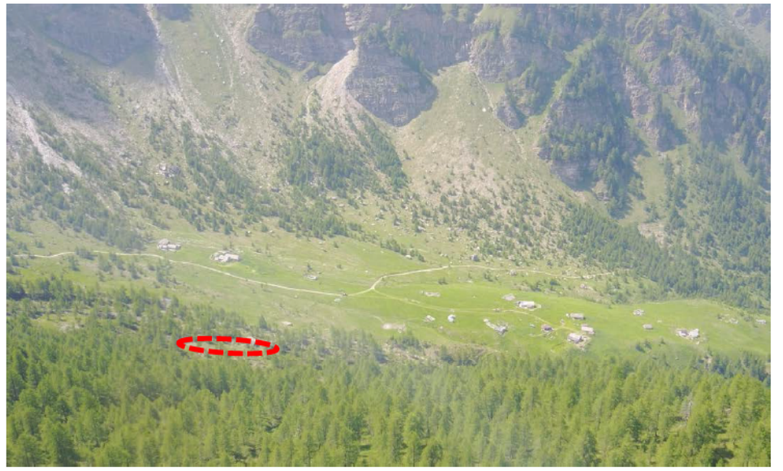
SUPERFICIE	8.000 mq
VOLUME	32.000 mc

INTERFERENZE CON



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10 000

1



2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

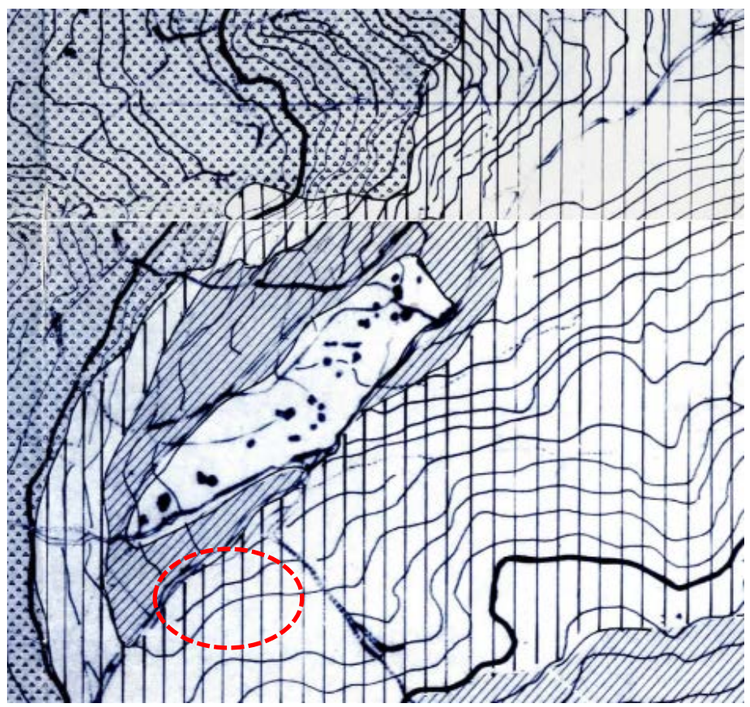
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art 14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota (art. 40) m.i. 15

PRGC vigente

Il PRGC vigente del Comune di Trasquera non individua aree di sviluppo montano per l'area relativa al Monte Teggiolo, all'Alpe Vallé e a Ponte Campo. Dall'analisi del PRGC risulta che l'area interessata dall'impianto di risalita riguarda le seguenti tipologie di aree:

- Pascoli E2 – Aree a Pascolo (art. 3.5.2 NTA)
- Boschi E3 – Aree Boscate (art. 3.5.3 NTA)



Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

Dall'analisi del PPR l'intervento risulta coerente. Vengono individuati alcuni elementi di attenzione che riguardano la zona fluviale interna del Rio Vallè (art.14 NDA), l'area boscata (art.16NDA) e l'area degli alpeggi e insediamenti rurali di altra quota (art.40 NDA).

Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento si configura come nuova realizzazione, e pertanto dovranno essere osservati gli obblighi e i divieti riportati nelle norme precedentemente citate.

Nell'ambito del PRGC, si propone una Variante Urbanistica che preveda l'inserimento dell'area sciabile e di sviluppo montano nella zona compresa tra il Monte Teggiolo, l'Alpe Vallè e Ponte Campo, finalizzata alla realizzazione di: impianti di risalita, piste per lo sci alpino e lo sci di fondo, strutture di servizio (impianti di innevamento programmato, punti ristoro, garage battipista, strutture tecniche), sistemazione di tracciati per l'escursionismo e mountain bike.

L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione procedura verifica V.I.A.(categoria A1 n.2)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Nell'ambito degli interventi per l'innevamento programmato, è prevista la realizzazione di un bacino artificiale a servizio delle piste sciistiche del Teggiolo, che verrà realizzato presso l'A. Stalleta, al margine orientale della larga spianata morfologica impostata nei materiali detritico-glaciali, entro la fascia di terreni posta al piede del sovrastante versante boscato, ampia 70-80 m e solcata da una serie di vallecole più o meno marcate, quasi tutte prive di evidenze di deflusso superficiale di acque meteoriche.

In particolare, il bacino verrà realizzato nella fascia altimetrica compresa tra le quote 1840.0÷1850.0 m s.l.m., in fregio ad un talus ciclopico decametrico, parzialmente affondato negli stessi materiali di copertura; detto bacino artificiale, analogamente agli impianti di innevamento di recente realizzazione, a servizio della "Pista di Rientro" Ciamporino – S. Domenico.

Una volta realizzato il serbatoio interrato, verrà garantito il ripristino dello stato dei luoghi attuale, mediante il riporto del cotico erboso sulla soletta di copertura del serbatoio stesso.

Poiché i terreni in esame, sono caratterizzati dalla presenza di una serie di solchi, vallecole e modeste incisioni, sebbene non vi siano evidenze di deflusso concentrato di acque superficiali, sarà opportuno prevedere in ogni caso l'attuazione di alcuni interventi di riassetto, con formazione di canalette superficiali nel pendio a monte del serbatoio, per allontanare le eventuali acque meteoriche che non dovessero infiltrarsi prontamente nei materiali grossolani che formano la coltre di copertura.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico ridotto di durata stagionale (periodo invernale di apertura degli impianti sciistici). L'impatto deriverà dai componenti tecnici dell'impianto (impianti di raffreddamento acqua, pompe di rilancio, cannoni da neve,,…). Tale impianto sarà progettato al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali (schermature, corretta localizzazione dei componenti tecnici). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'impianto (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova all'interno del SIC/ZPS ma verranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica. Inoltre sono presenti in prossimità possibili aree di nidificazione della pernice bianca ma l'impianto sarà operativo unicamente nel periodo invernale, pertanto non interferirà con questa attività naturale.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Il disturbo dei movimenti gravitativi influenza la successione ecologica favorendo la presenza del Francolino di monte (*Tetrastes bonasia*), che qui vive al margine occidentale della sua distribuzione in Italia. Tra gli altri nidificanti di interesse conservazionistico, si segnala il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Regolo (*Regulus regulus*). Possibile anche la presenza della Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*), oltre che del Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*) e del Crociere (*Loxia curvirostra*). Il ripido versante a ovest ospita stabilmente colonie svernanti di Stambecco (*Capra ibex*) in continuità con le popolazioni elvetiche, oltre che di Camoscio (*Rupicapra rupicapra*). Intorno all'Alpe Vallè presenti anche Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*). Tra la chirotterofauna, probabile la presenza del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*) e potenzialmente della Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*) e dei *Myotis* forestali (*M. nattereri*, *M. brandtii*, *M. mystacinus*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito prescelto presso l'alpe Vallée si presenta in un'ampia radura del larice cembreto, derivante dall'abbandono del pascolo e dalla successiva ed attuale colonizzazione da parte del larice. Si tratta dunque di un'area di transizione ed evoluzione dall'habitat della prateria (codice 6520) a quello forestale (codice 9420).

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

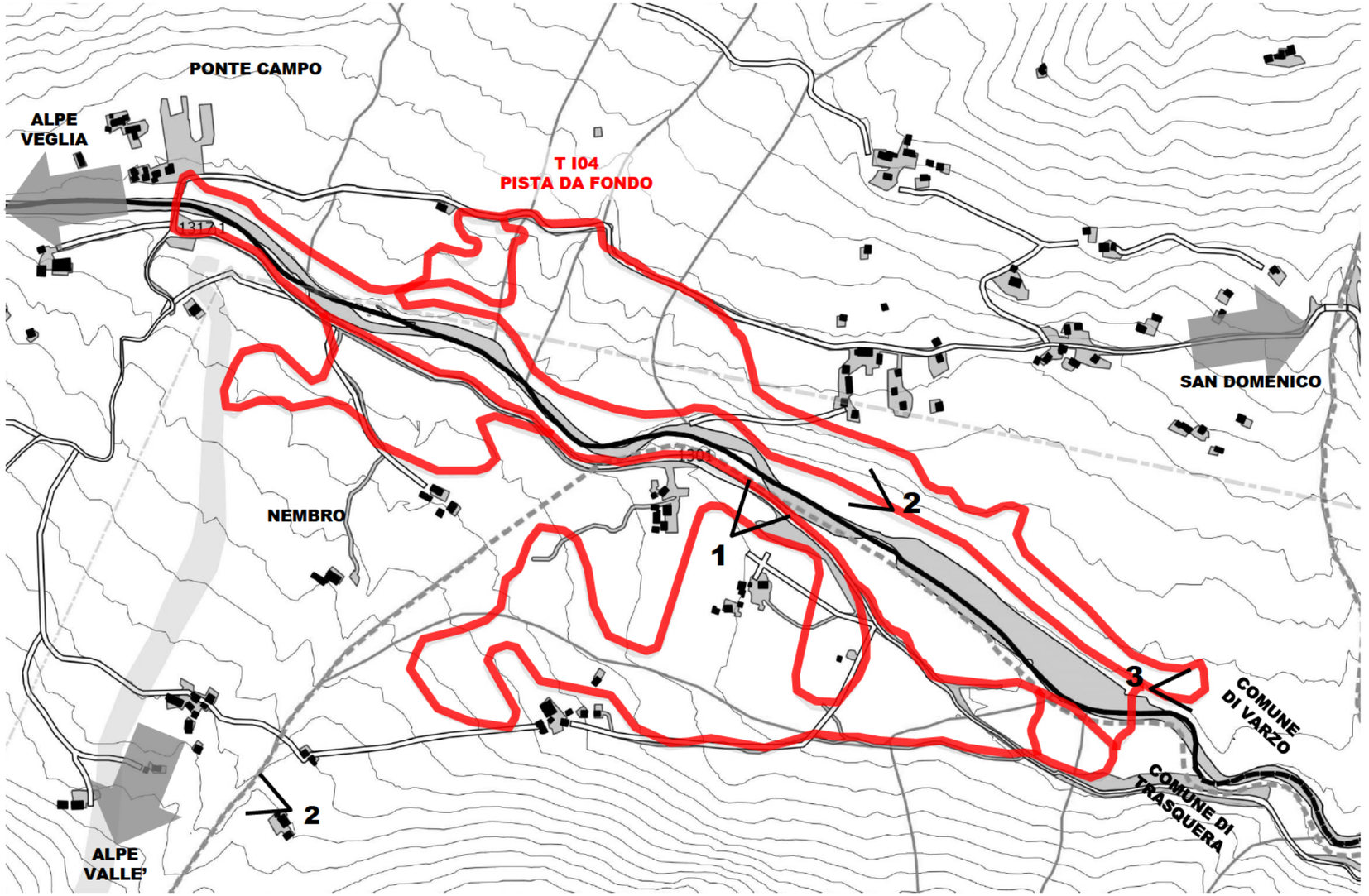
Il bacino di innevamento, con una capienza tra i 30'000 e i 40'000 mc sarà sufficiente a coprire il primo innevamento sulle piste di pertinenza della zona Teggiolo, almeno per quanto concerne lo skiweg di rientro a Ponte Campo e le piste fin sopra l'Alpe Vallè. Il bacino verrà impermeabilizzato con teli in poliolefine a doppia saldatura, avrà una ritenuta in terra nella zona verso valle. Tutto il perimetro verrà naturalizzato con la tecnica delle geocelle riempite di massi, che costipate in terra nella parte sommitale fuori dall'acqua, garantiscono un perfetto effetto di naturalizzazione del bacino stesso. Il bacino non è in area soggetta a valanghe. L'impianto di innevamento sarà costituito da una stazione di pompaggio a ridosso del bacino e da una rete di tubazioni aria/acqua lungo le piste da sci.

La tipologia di generatori sarà del tipo misto con aste a miscelazione esterna per massimizzare la resa alle temperature marginali e limitare l'impegno energetico, e generatori a ventola su torre nelle zone soggette a vento e dove è necessaria una grande produzione, soprattutto se a ridosso di zone ripide (dove i rendimenti di questo tipo di generatori è massimo) e mobili su ruote ove si riterrà necessario un minimo impegno. L'impianto sarà totalmente automatico .

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 3.775.000,00 €
Costo parametrico
Bacini 30€/mc x 30.000,00 mc
Stazione di pompaggio 250.000 €
Rete di innevamento 250 €/m x 10.500 m

ESTRATTO MASTERPLAN
1 : 5 000



LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera e Comune di Varzo 1315 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

La pista da fondo a Ponte Campo si sviluppa nell'intorno del torrente Cairasca che separa l'ambito a nord ricadente nel Comune di Varzo, dall'ambito a sud ricadente nel Comune di Trasquera.

Il tracciato della pista da fondo sfrutta le pendenze naturali orografiche, con una larghezza media pari a 5 metri, si sviluppa su tre anelli di lunghezza e difficoltà crescenti, sfruttando il passaggio sul ponte esistente a Ponte Campo e proponendo un secondo attraversamento del torrente Cairasca più ad est, per offrire una completa fruizione del paesaggio dell'alveo del fiume.

Nella stagione estiva il tracciato della pista da fondo potrebbe essere utilizzato come Mountain bike park, anche per l'organizzazione di eventi e manifestazioni sportive.

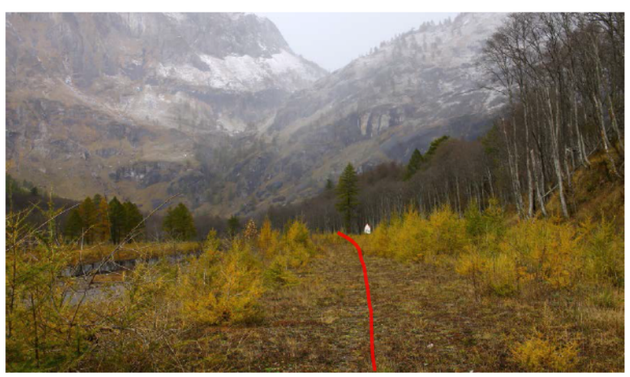
Nell'ambito dell'intervento della pista da fondo a Ponte Campo è previsto anche un sistema di accumulo della neve (es. Snow farming) per consentire l'utilizzo della pista da fondo anche durante periodi con scarse precipitazioni nevose.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA	6 514 m
SUPERFICIE	33 000 mq
USI FUNZIONI:	SCI DI FONDO, MTB

INTERFERENZE CON

1



2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

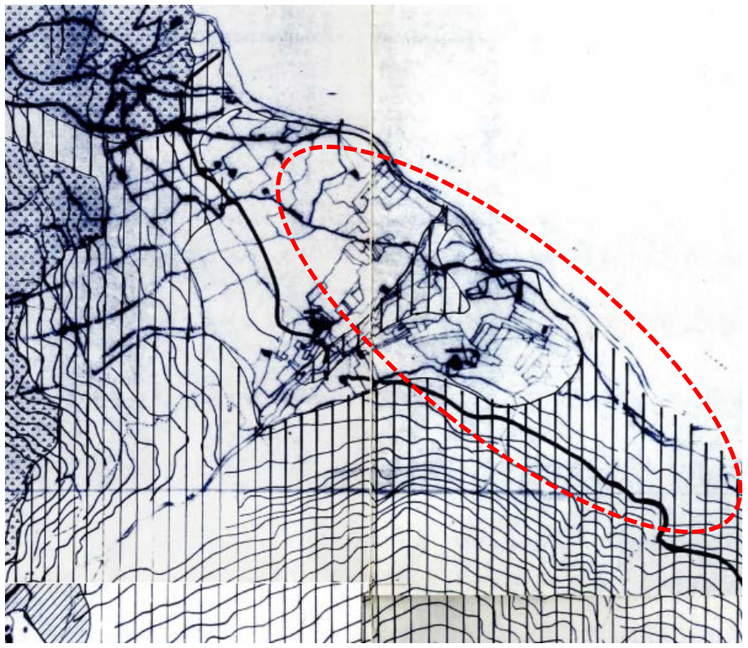
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

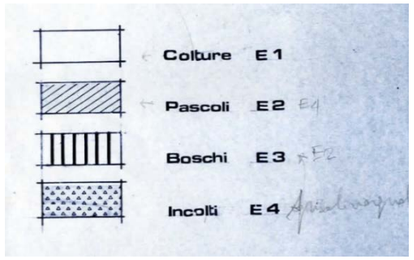
- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art 14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota (art. 40) m.i. 15

PRGC vigente

Il PRGC vigente del Comune di Trasquera non individua aree di sviluppo montano per la zona di Ponte Campo.
Dall'analisi del PRGC risulta che la pista da fondo interessa le seguenti tipologie di aree:

- Colture E1 – Terreni ad elevata produttività (art.3.5.1 NTA)
- Boschi E3 – Aree Boscate (art. 3.5.3 NTA)

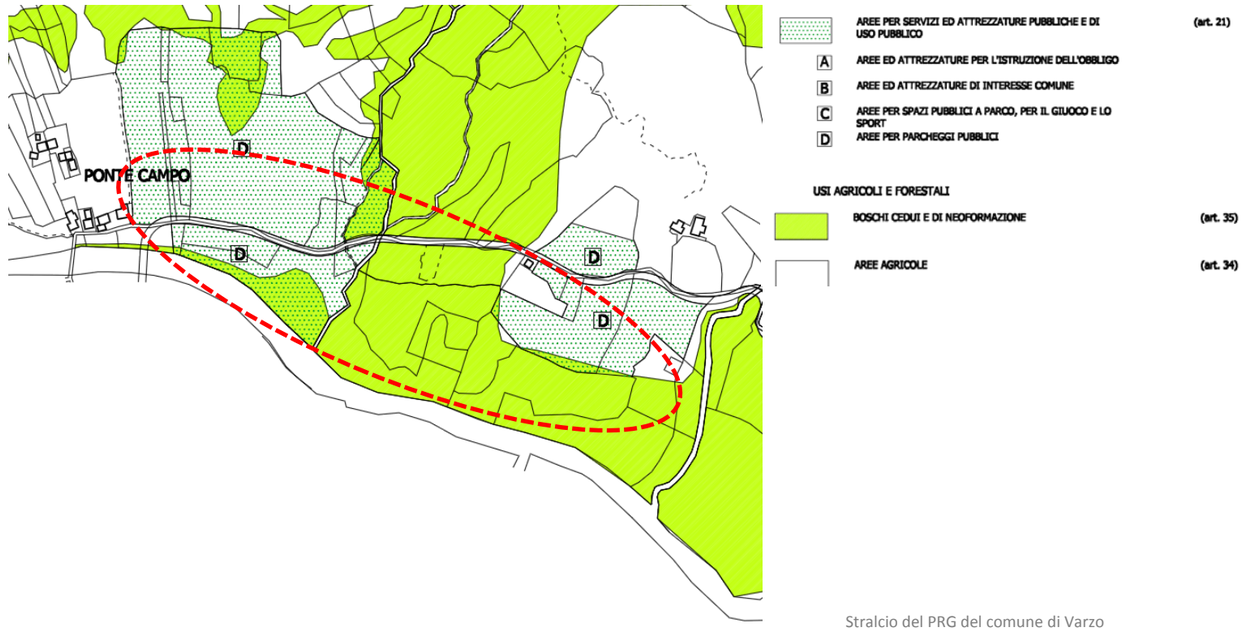




Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Il PRGC vigente del Comune di Varzo non individua aree di sviluppo montano per la zona di Ponte Campo.
Dall'analisi del PRGC risulta che la pista da fondo interessa le seguenti tipologie di aree:

- Aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico (D) – Aree per parcheggi pubblici (art.21 NTA)
- Boschi cedui e di nuova formazione (art.35 NTA)
- Aree agricole (art. 34 NTA)



Stralcio del PRG del comune di Varzo

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

Dall'analisi del PPR l'intervento risulta coerente. Vengono individuati alcuni elementi di attenzione che riguardano la zona fluviale interna del Rio Vallè e del torrente Cairasca (art.14 NDA), l'area boscata nei pressi di Nembro e Ponte Campo (art.16NDA) e l'area degli alpeggi e insediamenti rurali di altra quota di Nembro e Ponte Campo (art.40 NDA).
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento si configura come nuova realizzazione, e pertanto dovranno essere osservati gli obblighi e i divieti riportati nelle norme precedentemente citate. In particolare occorre tener presente art.3) comma l) relativamente al transito dei mezzi meccanici sui terreni innevati.
Nell'ambito del PRGC di Trasquera, si propone una Variante Urbanistica che preveda l'inserimento dell'area di sviluppo montano nella zona di Ponte Campo, finalizzata alla realizzazione della pista da fondo, del centro fondo e delle strutture tecniche di supporto all'intervento.
Nell'ambito del PRGC di Varzo, si propone una Variante Urbanistica che preveda l'inserimento dell'area sciabile e di sviluppo montano nella zona di Ponte Campo, finalizzata alla realizzazione della pista da fondo, delle strutture tecniche di supporto all'intervento.
L'inserimento dell'area di sviluppo montano in previsione nei PRGC di Varzo e Trasquera appare coerente con le tipologie di aree previste dai PRGC vigenti.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica a procedura di V.I.A.
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, motoseghe, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii. *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS (area già soggetta parzialmente a disturbo antropico) e pertanto l'incidenza sarà contenuta vista anche la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dallo scorrere degli sci degli sciatori sulla neve, dal vociare degli avventori e dai mezzi battipista nel periodo invernale e dal rumore originato dal movimento delle biciclette, dal vociare degli avventori e dalla eventuale diffusione di musica di sottofondo negli altri periodi dell'anno. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) si ritiene che tale sorgente possa essere conforme ai limiti normativi, limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la infrastruttura si trova all'interno del SIC/ZPS e pertanto nella progettazione e nelle disposizioni di utilizzo si procederà a individuare tutti gli accorgimenti necessari a minimizzare l'impatto sulla fauna selvatica (layout del tracciato, divieto di uscire dalla piste o individuazione di itinerari specifici per il fuoripista, predisposizione di regole di buon comportamento nei confronti della fauna selvatica).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico qui nidificanti sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*), mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo (*Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca sul fondovalle della Val Cairasca, caratterizzato da habitat moderatamente antropizzati, con aree urbanizzate, prati da sfalcio (habitat 6520), e filari di soggetti arborei di Betulla, Frassino e sorbo. Nei pressi dell'area, lungo le sponde del Cairasca vegetano formazioni forestali dell'alneto di ontano bianco (habitat 91EO*). Il percorso della pista di fondo si snoda unicamente lungo viabilità esistente, senza comportare sottrazione dell'habitat prioritario dell'Alneto di Ontano Bianco. Nell'ambito dell'habitat dei prati – pascoli la realizzazione della pista comporterà solo limitati e puntuali interventi costruttivi essendo la morfologia del luogo già adatta alla gestione della pista.

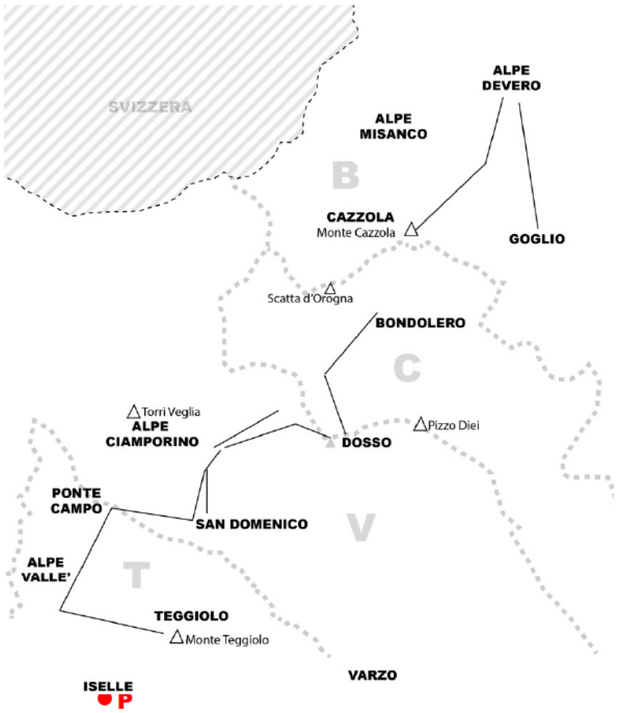
MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 325.000,00 € (Costo parametrico 50.000,00€/km x 6,5 km)

PARCHEGGIO MULTIPIANO STAZIONE ISELLE

350 POSTI AUTO

T P01



LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Iselle, 613 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di un parcheggio multipiano in prossimità della Stazione ferroviaria transfrontaliera di Iselle (Comune di Trasquera).

Tale area è stata individuata per la realizzazione di un parcheggio a servizio degli utenti della Stazione ferroviaria di Iselle con l'intento di eliminare la presenza delle numerose autovetture in sosta lungo la SS 33 del Sempione, che causa rilevanti problematiche in ordine alla sicurezza stradale.

Tale criticità è stata individuata dal Comune di Trasquera che ha provveduto nel 2014 ad adeguare il PRGC vigente attraverso la variante urbanistica parziale (VP3),

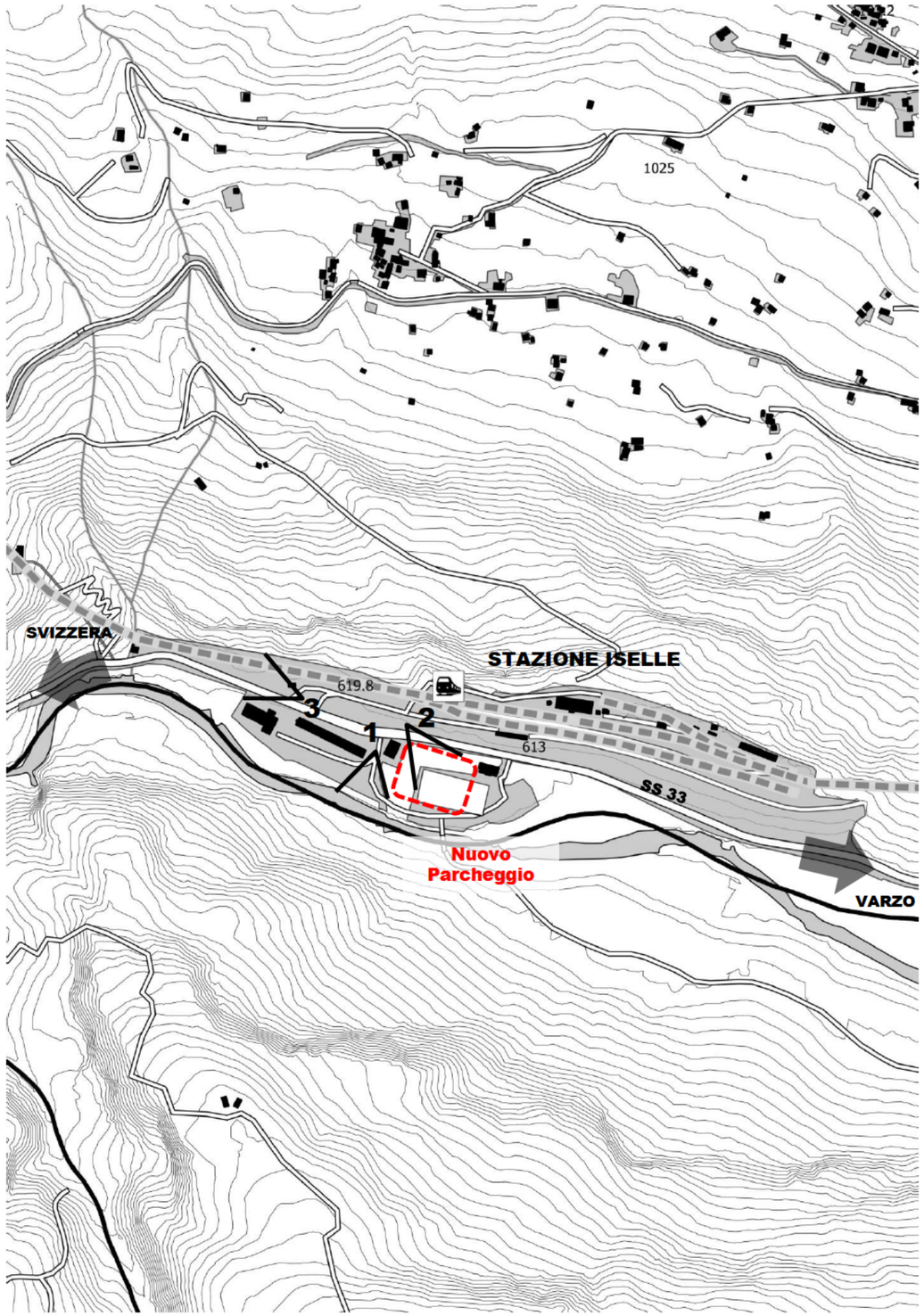
La realizzazione di questo parcheggio aumenterebbe la capacità di attestamento delle auto, e favorirebbe l'interscambio con il treno.

DATI TECNICI

SUPERFICIE STIMATA	6.600 mq
NUMERO POSTI AUTO STIMATI	350

NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1

2

3

FIG.1 FOTO INGRESSO AL PARCHEGGIO
FIG.2 FOTO AREA DESTINATA A PARCHEGGI
FIG.3 FOTO LUNGO STRADA DEL SEMPIONE SS 33

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

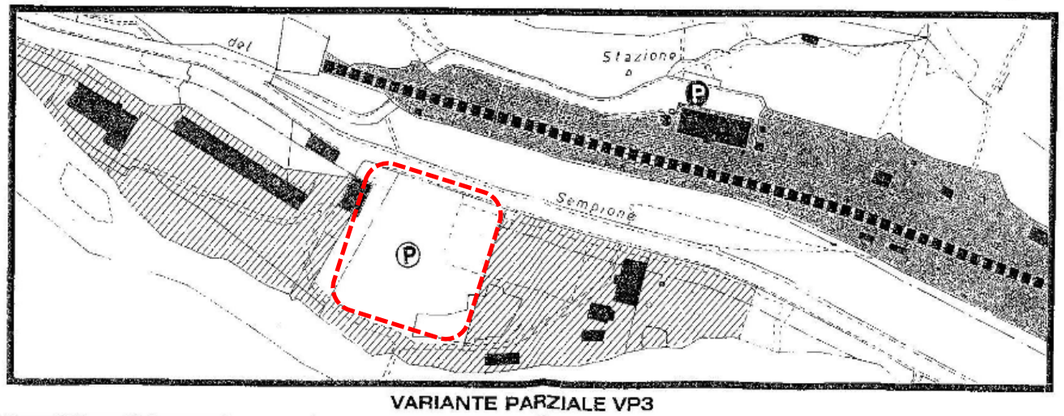
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Aree rurali di montagna o collina con edificazione rada e dispersa art. 40 m.i.13 NDA

PRGC vigente – Variante Parziale VP3

Individuazione:

- Zona: «Aree per servizi sociali ed attrezzature a livello comunali» art. 3.1.1 delle NTA.



VARIANTE PARZIALE VP3

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR.

Relativamente al PRGC l'intervento rientra nelle previsioni del PRGC, che è stato modificato con la Variante Parziale VP3 nel 2014. La Variante VP3 ha introdotto l'art. 3.1.1.bis – Misure generali di compensazione e mitigazione per interventi relativi alle aree a parcheggio in previsione. In tale articolo vengono richiamati i criteri progettuali da adottare:

- previsione superfici permeabili per almeno il 50% dell'estensione dell'area, fatte salve le strutture pluripiano;
- attenzione progettuale per la sicurezza e funzionalità della viabilità di accesso;
- progettazione architettonica improntata a caratteri compositivi e costruttivi congruenti con le migliori caratteristiche edilizie ed ambientale del comprensorio.

L'intervento risulta conforme al PRGC.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Valutare le migliori condizioni di accesso ed uscita. Valutare il dimensionamento previsionale rispetto alla funzione (residenti, fruitori regolari, occasionali) e considerare opzioni progettuali adeguate e rispettose dell'ambiente naturale ad esempio per quanto riguarda la pavimentazione (impermeabilità), protezione (ombreggiamento con PF o alberi).

Porre particolare attenzione alla fruibilità dello spazio attraverso opportuno dimensionamento delle vie di accesso e degli spazi di manovra necessari, così come alla mobilità pedonale (in arrivo e in partenza) affinché avvenga in totale sicurezza.

Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato). Valutare inserimento nei sistemi PMV e navetta.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il nuovo parcheggio a servizio della Stazione ferroviaria di Iselle-Trasquera, verrà realizzato a lato della Strada Statale n. 33 del Sempione, nell'ambito della fascia di terreni subpianeggianti, allungata in direzione Est-Ovest, compresa tra lo stesso tracciato stradale (a Nord) e l'alveo del T. Diveria (a Sud), in sinistra idrografica del corso d'acqua, in un'area geologicamente impostata sui depositi alluvionali del T. Diveria.

I parcheggi verranno realizzati in struttura multipiano, in parte occupando l'area ove è attualmente presente un piccolo campo da calcio, risultando perfettamente compatibili con l'assetto geologico e geomorfologico dei luoghi; la progettazione dovrà essere supportata da una relazione geologica e geotecnica, che verifichi l'effettivo grado di pericolosità geomorfologica e l'eventuale interferenza con l'attività idraulica del T. Diveria.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova in prossimità della stazione ferroviaria di Iselle, ad una distanza di circa 3300 m dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà pressoché nulla vista la distanza e la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno del parcheggio. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione del parcheggio multipiano (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova a circa 3300 m dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà pressoché nulla.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento si colloca in un'area priva di specifico interesse naturalistico, fortemente antropizzata ed adiacente ai principali assi stradalie ferroviari. La vegetazione presente è riconducibile unicamente a formazioni prative, poste a contorno di piazzali già esistenti e non riconducibili ad habitat comunitari.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.

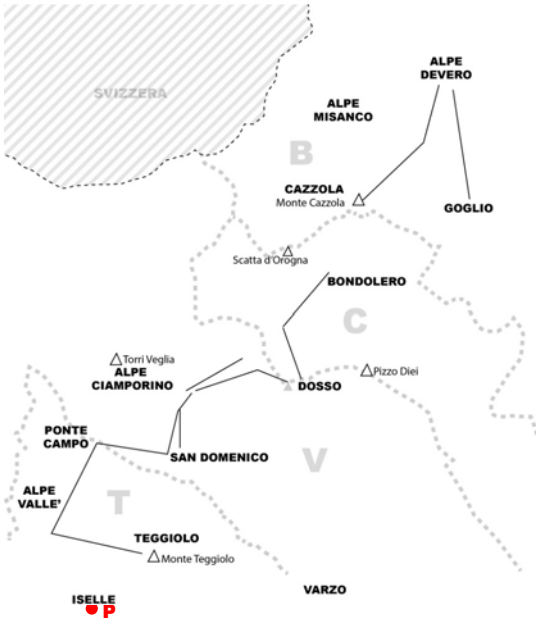
Stima dei costi : € 2.500.000,00 (calcolo sommario di spesa fornito dal Comune di Trasquera)

L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

PARCHEGGI A RASO ISELLE – LOC. BALMALONESCA

170 POSTI AUTO

T P02



LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Iselle, 585 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di parcheggi a raso in località Balmalonesca a crica 1,2 km dalla Stazione ferroviaria transfrontaliera di Iselle (Comune di Trasquera).

Tale area è stata individuata per la realizzazione di un parcheggio che consenta la sosta di auto e TIR in transito da e verso la Svizzera.

Dal punto di vista morfologico si tratta di una superficie marginale, prevalentemente pianeggiante delimitata a valle dalla SS 33 del Sempione e a monte da una parete rocciosa verticale. L'area è oggi caratterizzata dalla presenza di edificazioni sparse, alcune delle quali in stato di abbandono e da superfici boscate. Tale area è stata destinata parcheggi nell'ambito della variante urbanistica parziale (VP3),

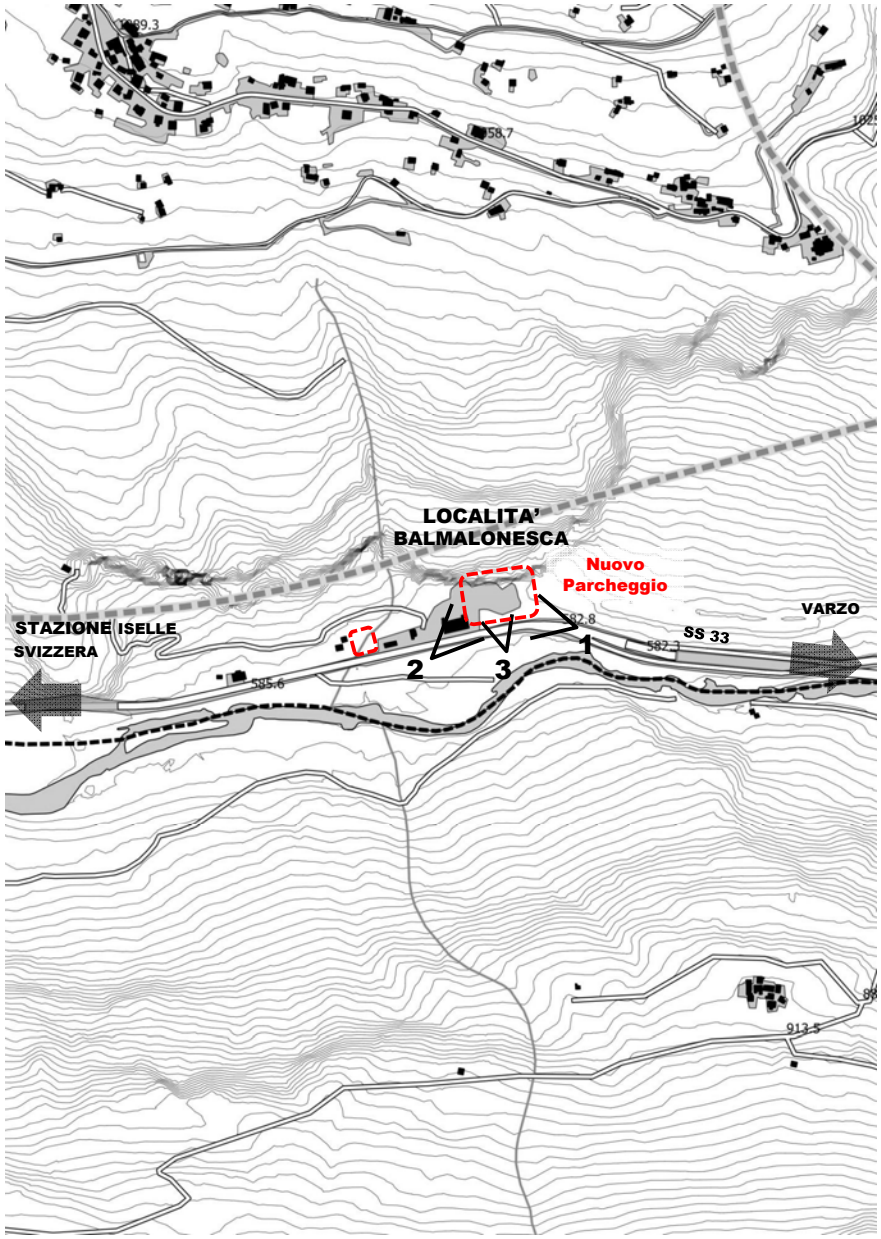
La realizzazione di questo parcheggio aumenterebbe la capacità di attestamento delle auto e dei TIR, a favore dell'interscambio con il treno.

DATI TECNICI

SUPERFICIE STIMATA	6.000 mq
NUMERO POSTI AUTO STIMATI	170

NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1

2

3

FIG.1 FOTO DALLA SS33 VERSO L'AREA A PARCHEGGI
FIG.2 FOTO DALLA SS33 VERSO L'AREA A PARCHEGGI
FIG.3 FOTO FRONTALE VERSO L'AREA A PARCHEGGI

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

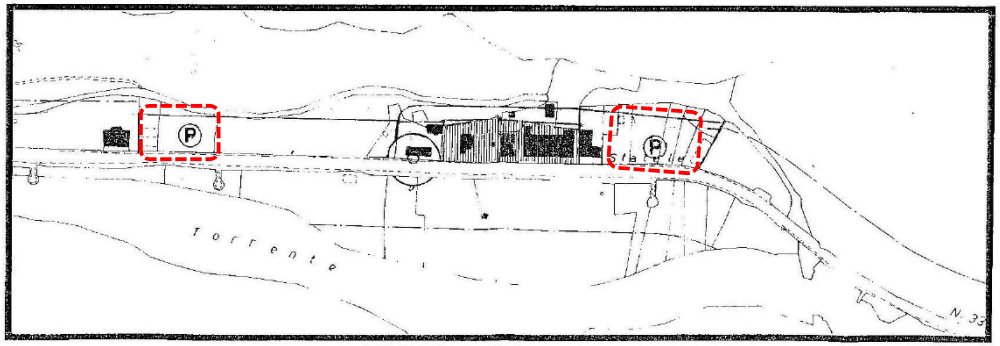
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA

PRGC vigente – Variante Parziale VP3

Individuazione:

- Zona: «Aree per servizi sociali ed attrezzature a livello comunali» art. 3.1.1 delle NTA.



VARIANTE PARZIALE VP3

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR.

Relativamente al PRGC l'intervento rientra nelle previsioni del PRGC, che è stato modificato con la Variante Parziale VP3 nel 2014. La Variante VP3 ha introdotto l'art. 3.1.1.bis – Misure generali di compensazione e mitigazione per interventi relativi alle aree a parcheggio in previsione. In tale articolo vengono richiamati i criteri progettuali da adottare:

- previsione superfici permeabili per almeno il 50% dell'estensione dell'area, fatte salve le strutture pluripiano;
- attenzione progettuale per la sicurezza e funzionalità della viabilità di accesso;
- progettazione architettonica improntata a caratteri compositivi e costruttivi congruenti con le migliori caratteristiche edilizie ed ambientale del comprensorio.

L'intervento risulta conforme al PRGC.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Valutare il dimensionamento previsionale rispetto alla funzione (residenti, fruitori regolari, occasionali) e considerare opzioni progettuali adeguate e rispettose dell'ambiente naturale ad esempio per quanto riguarda la pavimentazione (impermeabilità), protezione (ombreggiamento con PF o alberi).

Porre particolare attenzione alla fruibilità dello spazio attraverso opportuno dimensionamento delle vie di accesso e degli spazi di manovra necessari, così come alla mobilità pedonale (in arrivo e in partenza) affinché avvenga in totale sicurezza.

Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato).

La previsione di zona di sosta TIR, richiede un disegno non necessariamente coerente con la sosta auto.

Valutare inserimento nei sistemi PMV e navetta. Valutare se la presenza della palestra di roccia attuale rimane compatibile con la nuova funzione.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il nuovo parcheggio / area di sosta per auto e TIR in transito verso la Svizzera, verrà realizzato a lato della Strada Statale n. 33 del Sempione, nell'ambito della fascia di terreni subpianeggianti, allungata in direzione Est-Ovest, compresa tra lo stesso tracciato stradale (a Sud) ed il piede di una parete rocciosa subverticale (a Nord), nei pressi di taluni fabbricati esistenti ed in sinistra idrografica del T. Diveria, in un'area geologicamente impostata sui depositi alluvionali di tale corso d'acqua.

L'imponente parete rocciosa, alta diverse decine di metri, è data da un esteso affioramento di gneiss granitoidi massivi, complessivamente stabili (lungo la stessa parete in esame, è presente una palestra di roccia); la parete è data da balze subverticali, interrotte da ripiani suborizzontali o dolcemente acclivi, su cui è attecchita vegetazione arbustiva e, localmente, arborea; i parcheggi verranno realizzati «a raso», risultando perfettamente compatibili con l'assetto geologico e geomorfologico dei luoghi; la progettazione dovrà essere supportata da una relazione geologica e geotecnica, che verifichi l'effettivo grado di pericolosità geomorfologica della sovrastante parete rocciosa e l'eventuale pericolosità per singoli crolli di elementi lapidei, fornendo le eventuali prescrizioni tecniche per ridurre il grado di rischio, oltre alle necessarie indicazioni per la corretta regimazione delle acque superficiali.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii. *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova ad una distanza di oltre 4 km dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà pressoché nulla vista la distanza e la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno dell'area del parcheggio. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il parcheggio si trova ad una distanza di oltre 4 km dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà pressoché nulla.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento si colloca in un'area priva di specifico interesse naturalistico, fortemente antropizzata ed adiacente ai principali assi stradali e ferroviari. La vegetazione presente è riconducibile unicamente ai prati incolti e alle boscaglie d'invasione.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.
Stima dei costi : € 720,000,00 (costo parametrico 120 €/mq x 6.000 mq; stimati 35 mq per posto auto)
L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Ponte Campo 1316 m – Alpe Vallè 1834 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

L'impianto di collegamento tra Ponte Campo e l'Alpe Vallè rientra nell'area del Monte Teggiolo, che rappresenta l'ampliamento a sud della dorsale trasportistica.

Il progetto riguarda la realizzazione di una seggiovia da n.6 posti, ad ammorsamento automatico finalizzato al trasporto, in salita e in discesa, di sciatori ed escursionisti.

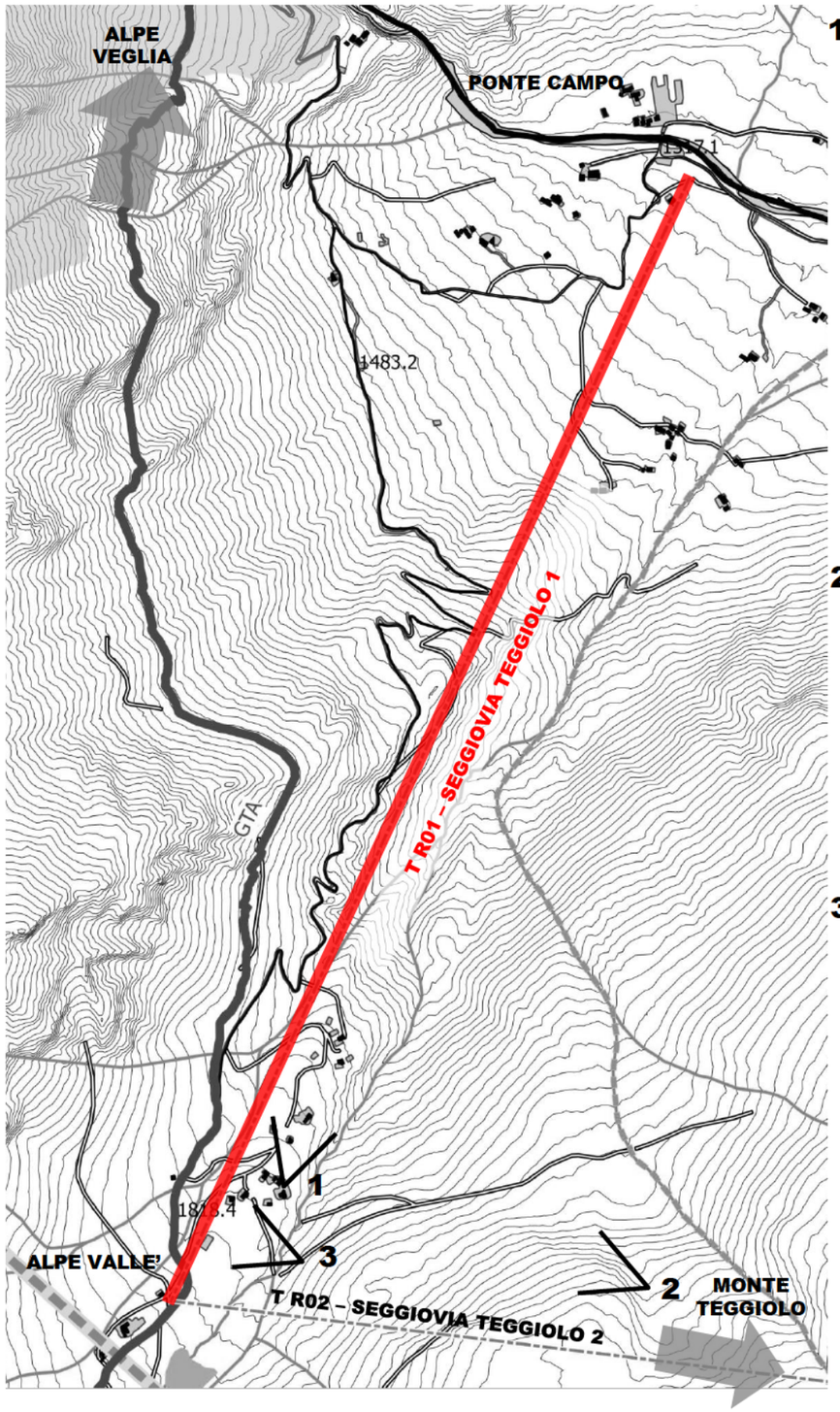
Il progetto permetterebbe il miglioramento della fruizione turistica invernale ed estiva dell'area del Monte Teggiolo e una migliore connessione con la rete sentieristica esistente ed il particolare con la GTA (Grande Traversata delle Alpi) e con l'Alpe Veglia.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA ORIZZONTALE	2034 m
DISLIVELLO	518 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1316 m
QUOTA STAZIONE MONTE	1834 m
PORTATA ORARIA	2400 p/h
VELOCITA'	5 m/s
TEMPO DI PERCORRENZA	7' 8''
NUMERO DI VEICOLI TOTALI	101
NUMERO DI SOSTEGNI	20

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 10.000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

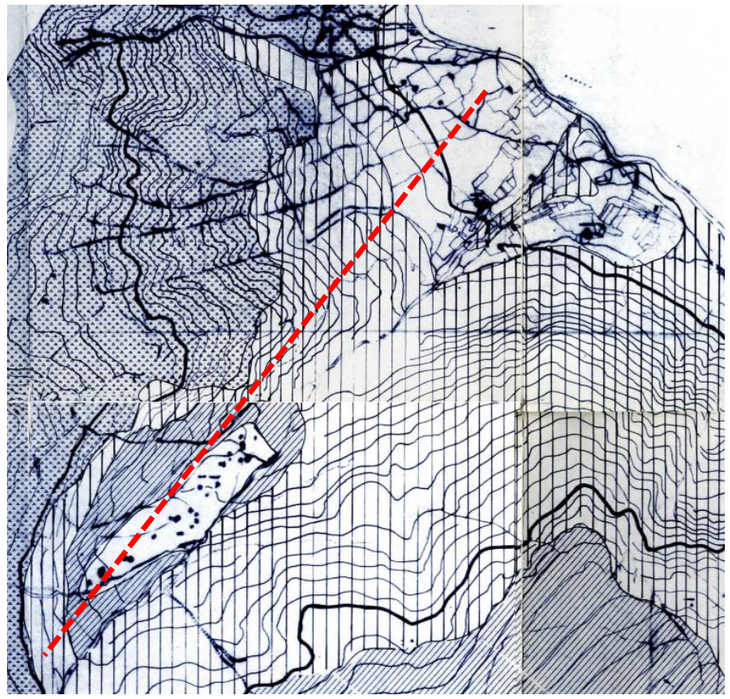
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

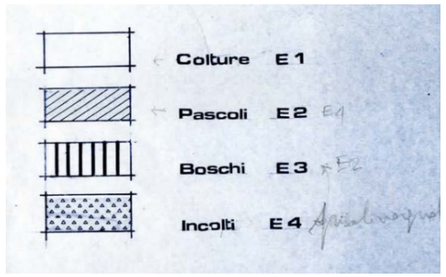
- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art 14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota (art. 40) m.i. 15

PRGC vigente

Il PRGC vigente del Comune di Trasquera non individua aree di sviluppo montano per l'area relativa al Monte Teggiolo, all'Alpe Vallé e a Ponte Campo. Dall'analisi del PRGC risulta che l'area interessata dall'impianto di risalita riguarda le seguenti tipologie di aree:

- Colture E1 – Terreni ad elevata produttività (art.3.5.1 NTA)
- Pascoli E2 – Aree a Pascolo (art. 3.5.2 NTA)
- Boschi E3 – Aree Boscate (art. 3.5.3 NTA)





Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

Dall'analisi del PPR l'intervento risulta coerente. Vengono individuati alcuni elementi di attenzione che riguardano la zona fluviale interna del Rio Vallè (art.14 NDA), l'area boscata, costituita nel caso specifico da un lariceto (art.16 NDA) e l'area degli alpeggi e insediamenti rurali di altra quota (art.40 NDA).
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento si configura come nuova realizzazione, e pertanto dovranno essere osservati gli obblighi e i divieti riportati nelle norme precedentemente citate.
Nell'ambito del PRGC, si propone una Variante Urbanistica che preveda l'inserimento dell' area sciabile e di sviluppo montano nella zona compresa tra il Monte Teggiolo, l'Alpe Vallè e Ponte Campo, finalizzata alla realizzazione di: impianti di risalita, piste per lo sci alpino e lo sci di fondo, strutture di servizio (impianti di innevamento programmato, punti ristoro, garage battipista, strutture tecniche), sistemazione di tracciati per l'escursionismo e mountain bike.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica V.I.A. (categoria B1 n.5)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

La Stazione di Valle dell'impianto Teggiolo 1, verrà realizzata nel fondovalle del T. Cairasca, in destra idrografica di tale corso d'acqua, in loc. l'Isola – Ponte Campo, su terreni geologicamente caratterizzati da sequenze di depositi alluvionali e detritici di fondovalle, qui caratterizzati da spessori significativi.

L'impianto seggioviario si svilupperà in direzione SSW, dapprima risalendo il blando pendio dato dai depositi di origine mista (detritici e di conoide), che fungono da elemento di raccordo tra il fondovalle ed il versante montuoso boscato, quindi la seggiovia verrà impostata sul versante sinistro della profonda valle del Rio Vallè, caratterizzato dalla presenza del substrato roccioso affiorante e subaffiorante (laddove ricoperto da coltri di depositi di copertura, generalmente con spessori limitati), impostando i sostegni di linea al di fuori delle aree con presenza di elementi di pericolosità geomorfologica.

Alla quota di circa 1700 m s.l.m., l'impianto di risalita si sposterà in destra idrografica del corso d'acqua, superando la valle con una tratta aerea e raggiungendo la spianata morfologica dell'Alpe Vallè, data dalla sommità di una larga dorsale morfologica, impostata sui depositi detritico-glaciali.

La Stazione di Monte dell'impianto "Teggiolo 1", coincidente con la Stazione di Valle "Teggiolo 2", verrà ubicata all'incirca alla quota di 1834.0 m s.l.m., in fregio ad un fabbricato rurale ormai demolito, posto al margine Nord-orientale dell'A. Stalleta.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, martelli pneumatici, gruppi elettrogeni…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dalle stazioni a monte e a valle e dai passaggi dei veicoli sulle rulliere dei tralicci di sostegno dei cavi. Tali impianti saranno progettati al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali ((riduzione delle emissioni delle stazioni, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che gli impianti si trovano all'interno del SIC/ZPS e pertanto saranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico nidificanti nell'area di interesse sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*) nell'area di fondovalle, mentre nei pressi dell'Alpe si segnala la presenza Francolino di monte (*Tetrastes bonasia*), che qui vive al margine occidentale della sua distribuzione in Italia. Tra gli altri nidificanti di interesse conservazionistico, il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), ed il Regolo (*Regulus regulus*). Possibile anche la presenza della Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*), oltre che del Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*) e del Crociere (*Loxia curvirostra*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*) nei pressi di Ponte Campo, mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo (*Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate. Il ripido versante a ovest dell'Alpe Vallè ospita stabilmente colonie svernanti di Stambecco (*Capra ibex*) in continuità con le popolazioni elvetiche, oltre che di Camoscio (*Rupicapra rupicapra*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'impianto in progetto collega il fondovalle della Val Cairasca con l'alpe Vallée. Numerosi sono gli habitat interessati che, in un gradiente altitudinale risultano essere:

•prati-pascoli a montano subalpini a Trisetum flavescens (habitat 6520) presenti sia nel fondovalle che presso l'alpe vallée. Nella zona del fondovalle i prati sono a tratti colonizzati da filari e nmachie di betulla, frassino, sorbo o larice..
•Lariceti sia pionieri a colonizzazione di detrito che lembi di larice cembreto a rodoreto vaccinieto (codice 9420)
•Alneti di ontano verde lungo i canaloni e detriti laterali
•Acero frassinetto di forra seppur non direttamente interessato
•Rodoreti vaccinieti (habitat 4060) nella parte superiore.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Descrizione tecnica

L'impianto consiste in una seggiovia ad ammorsamento automatico monofune, nella quale i veicoli sono agganciati automaticamente alla fune portante-traente, chiusa ad anello mediante impalmature e dotata di moto continuo unidirezionale.
L'azionamento dell'anello di fune avviene tramite un argano motore, posto nella stazione motrice di monte, ed il tensionamento è assicurato da pistoni idraulici posizionati nella stazione tenditrice di valle.
Per il ricovero e la manutenzione dei veicoli è previsto, presso la stazione di monte, un binario munito di convogliatori a pneumatici che rendono possibile un immagazzinamento dei veicoli in modo automatico, situato esterno e in parallelo alle travi della stazione, con la capacità di 101 veicoli più il veicolo per la manutenzione.
Le stazioni vengono progettate in modo da assicurare la protezione dalle intemperie di tutte le parti meccaniche dell'impianto e da offrire locali adatti all'attesa, alla salita ed alla discesa dei viaggiatori.
La stazione motrice si può rappresentare in modo schematico come costituita dalla struttura in carpenteria metallica che supporta direttamente tutti i meccanismi della stazione quali l'argano motore e la puleggia motrice; sulla struttura è posizionato anche un sistema di pedane lungo tutti gli organi meccanici e lungo il perimetro delle stazioni, in modo da facilitare l'accessibilità al personale per le operazioni di controllo e manutenzione. I meccanismi di stazione sono composti altresì dal treno di decelerazione con ruote di gomma e presa di moto direttamente dalla fune, da un giro stazione collegato tramite alberi cardanici e comprendente anche uno spaziatore, e da un treno di accelerazione anch'esso con relativa presa di moto dalla fune.
La tensione della fune viene garantita da un sistema di tensionamento idraulico collegato al carrello di scorrimento che supporta la puleggia.
Come veicoli sono previste delle seggiole a sei posti con cupola di protezione.
Sono previsti sostegni a fusto centrale realizzati in profilati a sezione circolare in acciaio zincato collegati alle fondazioni in cemento armato tramite flangia imbullonata a tirafondi annegati nel cemento stesso. Sui sostegni sono montate le rulliere, che permettono alla fune di scorrere senza danneggiarsi, dal momento che i rulli che le costituiscono sono rivestiti con materiali cedevoli quali gomme naturali o sintetiche. I sostegni sono provvisti di scala con dispositivo anticaduta; sulle testate sono montate passerelle, pedane e falconi per la manutenzione delle rulliere.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 7.200.000,00 €

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Alpe Vallè1834 m – Monte Teggiolo 2279 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

L'impianto di collegamento tra l'Alpe Vallè e il Monte Teggiolo rappresenta l'ampliamento a sud della dorsale trasportistica.

Il progetto riguarda la realizzazione di una seggiovia da n.6 posti, ad ammorsamento automatico finalizzato al trasporto, in salita e in discesa, di sciatori ed escursionisti.

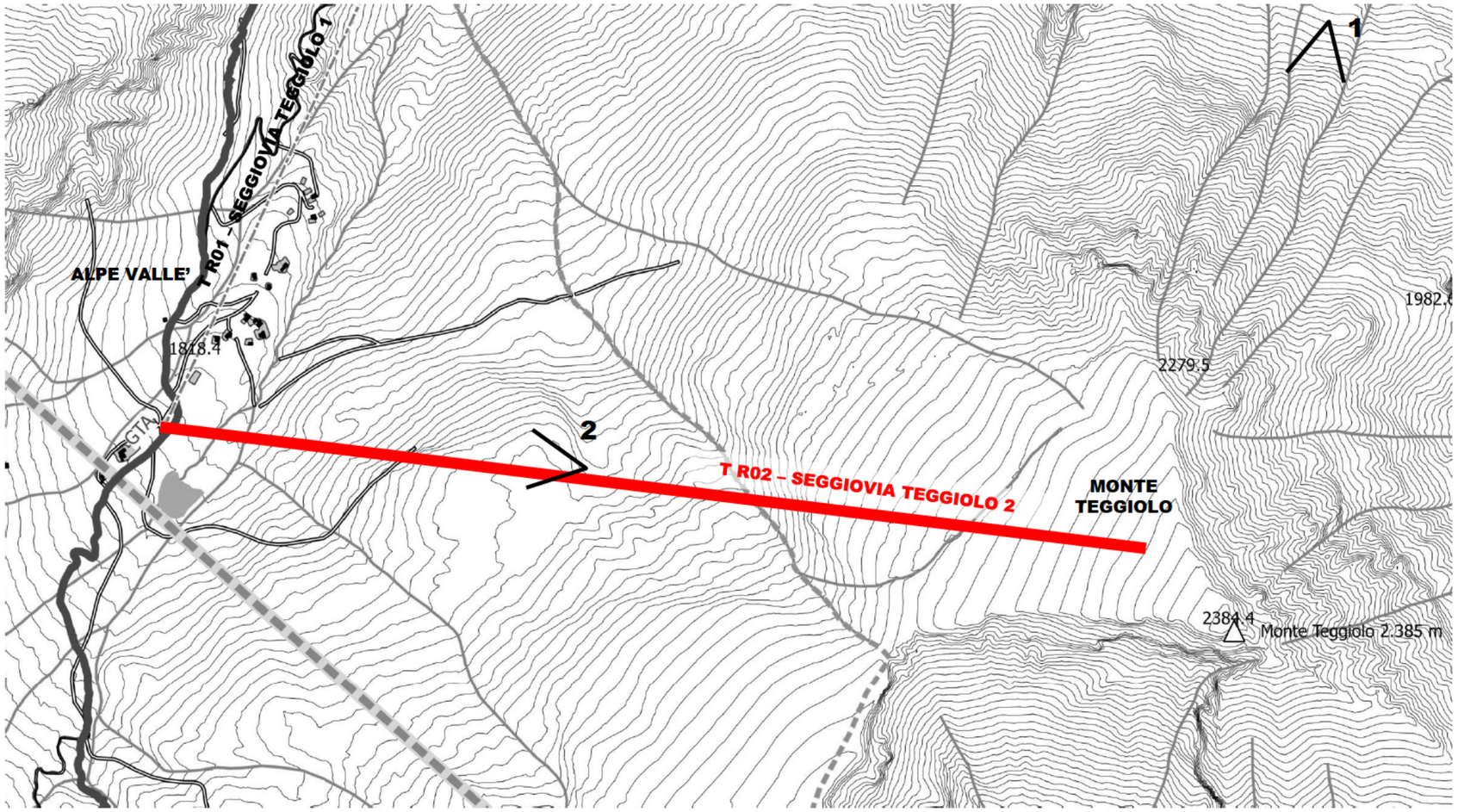
Il progetto permetterebbe il miglioramento della fruizione turistica invernale ed estiva dell'area del Monte Teggiolo e una migliore connessione con la rete sentieristica esistente verso Trasquera e Iselle oltreché con la GTA (Grande Traversata delle Alpi) che conduce all'Alpe Veglia.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA ORIZZONTALE	1682 m
DISLIVELLO	445 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1834 m
QUOTA STAZIONE MONTE	2279 m
PORTATA ORARIA	2400 p/h
VELOCITA'	5 m/s
TEMPO DI PERCORRENZA	5' 48''
NUMERO DI VEICOLI TOTALI	83
NUMERO DI SOSTEGNI	18

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - SCALA 1 : 10.000

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

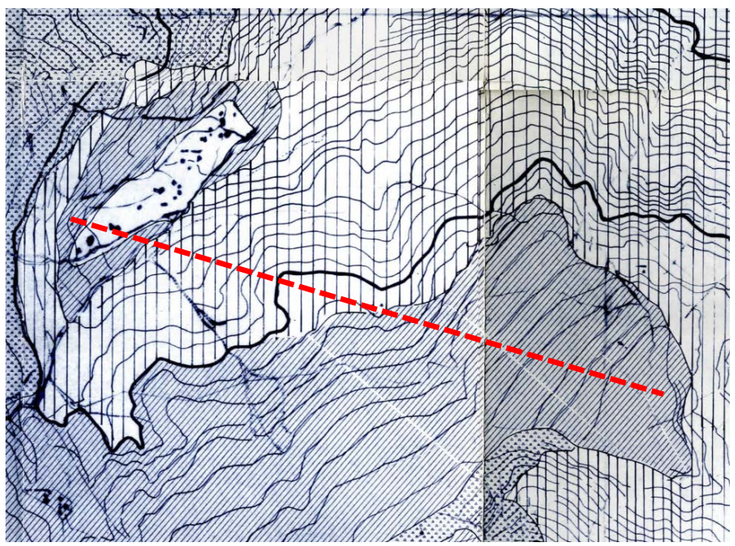
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

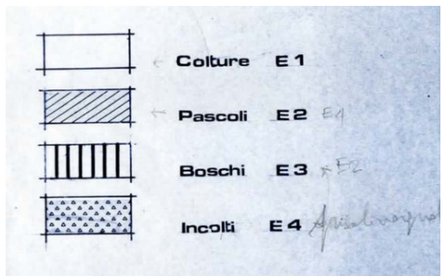
- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Sistema di crinali montani principali e secondari , art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico: aree sommitali costituenti fondali e skyline, art. 32 NDA

PRGC vigente

Il PRGC vigente del Comune di Trasquera non individua aree di sviluppo montano per l'area relativa al Monte Teggiolo, all'Alpe Vallé e a Ponte Campo. Dall'analisi del PRGC risulta che l'area interessata dall'impianto di risalita riguarda le seguenti tipologie di aree:

- Colture E1 – Terreni ad elevata produttività (art.3.5.1 NTA)
- Pascoli E2 – Aree a Pascolo (art. 3.5.2 NTA)
- Boschi E3 – Aree Boscate (art. 3.5.3 NTA)





Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Usi civici

Terreno gravato da uso civico. Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 10/12/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, in quanto esterno alla fascia di tutela di 50 m prevista dal PPR per i «Sistema di crinali montani principali e secondari» (art. 13 NDA, individuata nella parte sommitale del Monte Teggiolo. Il PPR evidenzia alcuni elementi di attenzione che riguardano la zona fluviale interna del Rio Vallè (art.14 NDA), area dove è prevista la stazione di valle, l'area boscata nella parte bassa del Monte Teggiolo (art.16 NDA) e la parte sommitale del Monte Teggiolo che è individuata come area costituente fondale e skyline (art.32 NDA).
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento si configura come nuova realizzazione, e pertanto dovranno essere osservati tutti i divieti e gli obblighi riportati nelle norme precedentemente citate.
Nell'ambito del PRGC, si propone una Variante Urbanistica che preveda l'inserimento dell' area sciabile e di sviluppo montano nella zona compresa tra il Monte Teggiolo l'Alpe Vallè e Ponte Campo, finalizzata alla realizzazione di: impianti di risalita, piste per lo sci alpino e lo sci di fondo, strutture di servizio (impianti di innevamento programmato, punti ristoro, garage battipista, strutture tecniche), sistemazione di tracciati per l'escursionisimo e mountain bike.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione verifica di V.I.A. (categoria B1 n.5)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

La Stazione di Valle dell'impianto "Teggiolo 2", coincidente con la Stazione di Monte della seggiovia "Teggiolo 1", verrà ubicata all'incirca alla quota di 1834.0 m s.l.m., in fregio ad un fabbricato rurale ormai demolito, posto al margine Nord-orientale dell'A. Stalleta, in corrispondenza della sommità della larga spianata morfologica, impostata sui depositi detritico-glaciali.

L'impianto seggioviario "Teggiolo 2", si svilupperà in direzione Est, dapprima rimontando un versante estesamente boscato, quindi, dopo aver attraversato con una tratta aerea un'estesa falda detritica, in parte vegetata, si porterà sulle pendici del M.te Teggiolo, superando la grossa frattura da detensionamento post-glaciale, fino a raggiungere la quota di 2280 m s.l.m., ove è prevista la costruzione della Stazione di Monte (vedi Scheda T A02), presso la sommità del piano inclinato ("plateau"), geologicamente impostato su calcescisti, che caratterizza e definisce l'andamento morfologico del versante occidentale del M.te Teggiolo.

La Stazione di Monte dell'impianto seggioviario Teggiolo 2, nonché tutti i sostegni di linea nella tratta terminale, non dovranno essere ubicate in corrispondenza delle fratture beanti, mantenendo congrua distanza dagli elementi strutturali maggiormente significativi, oltre che dalle scarpate che delimitano lateralmente il piano inclinato.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, martelli pneumatici, gruppi elettrogeni…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dalle stazioni a monte e a valle e dai passaggi dei veicoli sulle rulliere dei tralicci di sostegno dei cavi. Tali impianti saranno progettati al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali ((riduzione delle emissioni delle stazioni, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che gli impianti si trovano all'interno del SIC/ZPS e pertanto saranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Le praterie del Teggiolo sono idonee alla presenza nidificante del Culbianco (*Oenanthe oenanthe*), dello Spioncello (*Anthus spinoletta*) e del Fringuello alpino (*Fringilla montifringilla*). Mentre nei pressi dell'Alpe è segnalato il Francolino di monte (*Tetrastes bonasia*), che qui vive al margine occidentale della sua distribuzione in Italia. Tra gli altri nidificanti di interesse conservazionistico, si segnala il Fagiano di monte (*Lyrurus tetrix*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), il Prispolone (*Anthus trivialis*) ed il Regolo (*Regulus regulus*). Possibile anche la presenza della Civetta capogrosso (*Aegolius funereus*), oltre che del Ciuffolotto (*Pyrrhula pyrrhula*) e del Crociere (*Loxia curvirostra*). L'area ospita regolarmente il Camoscio (*Rupicapra rupicapra*) e lo Stambecco (*Capra ibex*). Intorno all'Alpe Vallè presenti anche Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*). Tra la chirotterofauna, probabile la presenza del Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*) e potenzialmente della Nottola di Leisler (*Nyctalus leisleri*) e dei *Myotis* forestali (*M. nattereri*, *M. brandtii*, *M. mystacinus*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

La seggiovia in progetto che si snoda dall'alpe Vallée sino alla vetta del Monte Teggiolo interessa numerosi habitat che risultano essere:

•prati-pascoli montano subalpini a Trisetum flavescens (habitat 6520) , ora abbandonati o solo episodicamente pascolati presenti presso l'alpe vallée..

•larici cembreto a rodoreto vaccinieto (codice 9420) presenti su gran parte del versante sino al limite superiore del bosco. Si tratti di boschi radi, solcati da radure e canaloni, con struttura a collettivi. La densità si dirada con salire della quota e si nota la presenza di soggetti anche di significativa età che costituiscono il perno del sistema a collettivi

•Alneti di ontano verde lungo i canaloni e detriti laterali

•Rodoreti vaccinieti (habitat 4060) nell'area di transizione dal bosco alla prateria d'altitudine.

•Praterie basifile alpine e subalpine (codice 6170) presenti dal limite superiore del bosco sino alla sommità. Le praterie sono inframmezza ad affioramenti rocciosi calcarei specie in corrispondenza con le ampie fessurazioni presenti.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Descrizione tecnica

L'impianto consiste in una seggiovia ad ammorsamento automatico monofune, nella quale i veicoli sono agganciatii automaticamente alla fune portante-traente, chiusa ad anello mediante impalmature e dotata di moto continuo unidirezionale.

L'azionamento dell'anello di fune avviene tramite un argano motore e la tensione della fune viene garantita da un sistema di tensionamento idraulico collegato al carrello di scorrimento che supporta la puleggia. Entrambi i dispositivi sono posizionati nella stazione motrice-tenditrice di valle.

Le stazioni vengono progettate in modo da assicurare la protezione dalle intemperie di tutte le parti meccaniche dell'impianto e da offrire locali adatti all'attesa, alla salita ed alla discesa dei viaggiatori.

La stazione motrice-tenditrice, a valle, si può rappresentare in modo schematico come costituita dalla struttura in carpenteria metallica che supporta direttamente tutti i meccanismi della stazione quali l'argano motore e la puleggia motrice; sulla struttura è posizionato anche un sistema di pedane lungo tutti gli organi meccanici e lungo il perimetro delle stazioni, in modo da facilitare l'accessibilità al personale per le operazioni di controllo e manutenzione. I meccanismi di stazione sono composti altresì dal treno di decelerazione con ruote di gomma e presa di moto direttamente dalla fune, da un giro stazione collegato tramite alberi cardanici e comprendente anche uno spaziatore, e da un treno di accelerazione anch'esso con relativa presa di moto dalla fune.

La stazione di monte ha una struttura identica alla stazione di valle, ha funzione di rinvio/ancoraggio e supporta la puleggia di rinvio, i meccanismi di decelerazione ed accelerazione dei veicoli, il giro stazione e tutti i relativi dispositivi e sistemi di sicurezza.

Per il ricovero e la manutenzione dei veicoli è previsto, presso la stazione di valle, un binario munito di convogliatori a pneumatici che rendono possibile un immagazzinamento dei veicoli in modo automatico, situato esterno e in parallelo alle travi della stazione, con la capacità di 83 veicoli più il veicolo per la manutenzione.

Come veicoli sono previste delle seggiole a sei posti con cupola di protezione.

Sono previsti sostegni a fusto centrale realizzati in profilati a sezione circolare in acciaio zincato collegati alle fondazioni in cemento armato tramite flangia imbullonata a tirafondi annegati nel cemento stesso. Sui sostegni sono montate le rulliere, che permettono alla fune di scorrere senza danneggiarsi, dal momento che i rulli che le costituiscono sono rivestiti con materiali cedevoli quali gomme naturali o sintetiche. I sostegni sono provvisti di scala con dispositivo anticaduta; sulle testate sono montate passerelle, pedane e falconi per la manutenzione delle rulliere.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.

Stima dei costi : 7.000.000,00 €

PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA

1 : 15 000

LOCALIZZAZIONE

Comune di Trasquera, Iselle, 680 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Adeguamento del tratto di strada comunale fra il nodo ferroviario di Iselle ed il centro di Trasquera posto a nord-est.

Il percorso in progetto è costituito da un susseguirsi di tornanti alternati a rettifili.

Il tracciamento del piano stradale è stato scelto in modo da compensare il più possibile scavi con riporti. Il deflusso delle acque è garantito dalle pendenze longitudinali verso monte e trasversali. Le opere di sostegno di sottoscarpa e controripa avranno tipologia corrispondente a quella dei tratti già realizzati.

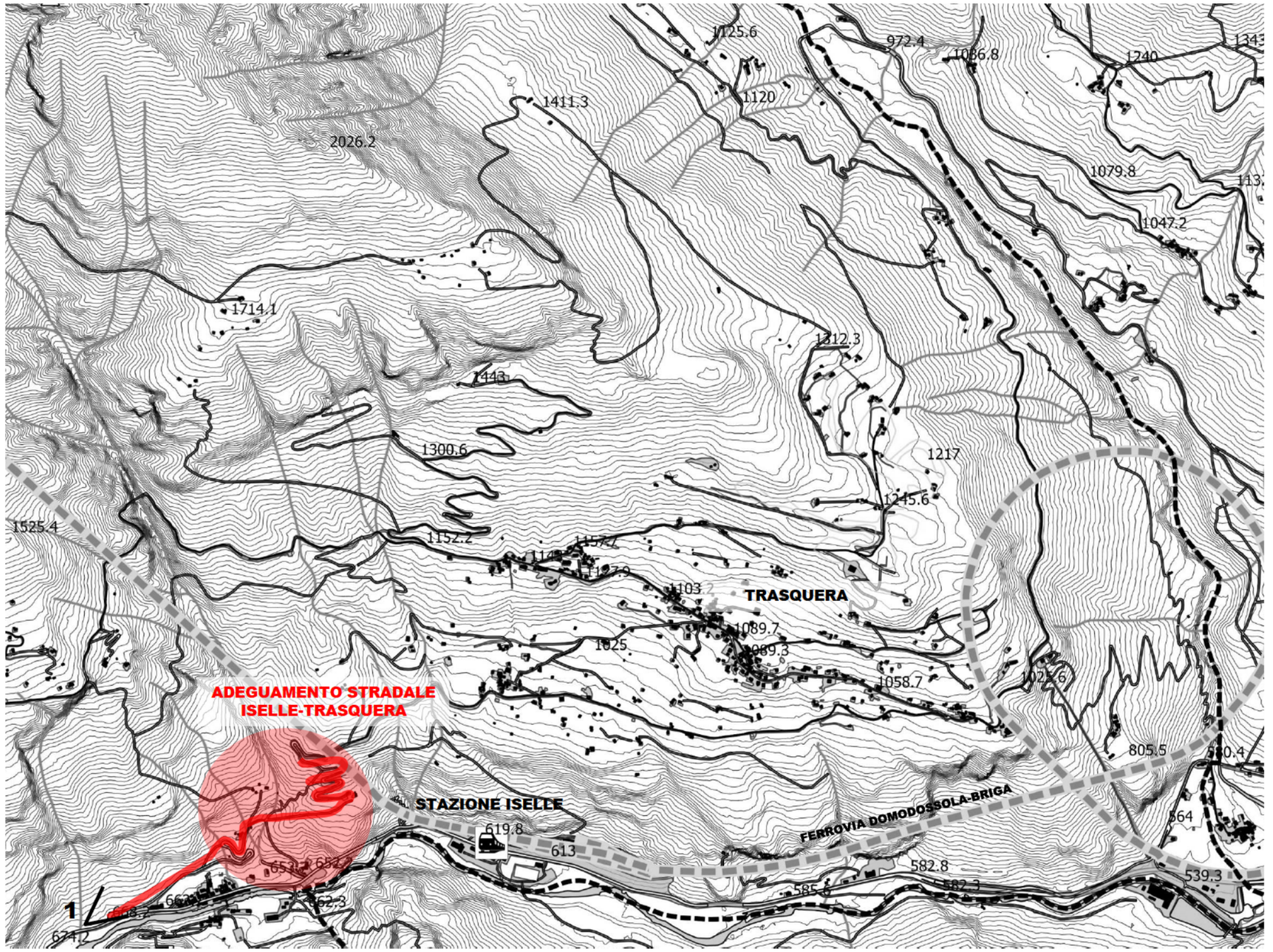
È previsto un adeguato drenaggio delle acque retrostante i muri di sostegno.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA	941 m
PENDENZA LONGITUDINALE	13% max
N. CORSIE	2
LARGHEZZA CORSIA	2,5 m +0,5 m cunetta
LARGHEZZA CARREGGIATA	6 m
RAGGIO MIN. TORNANTI	9 m in asse stradale

NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

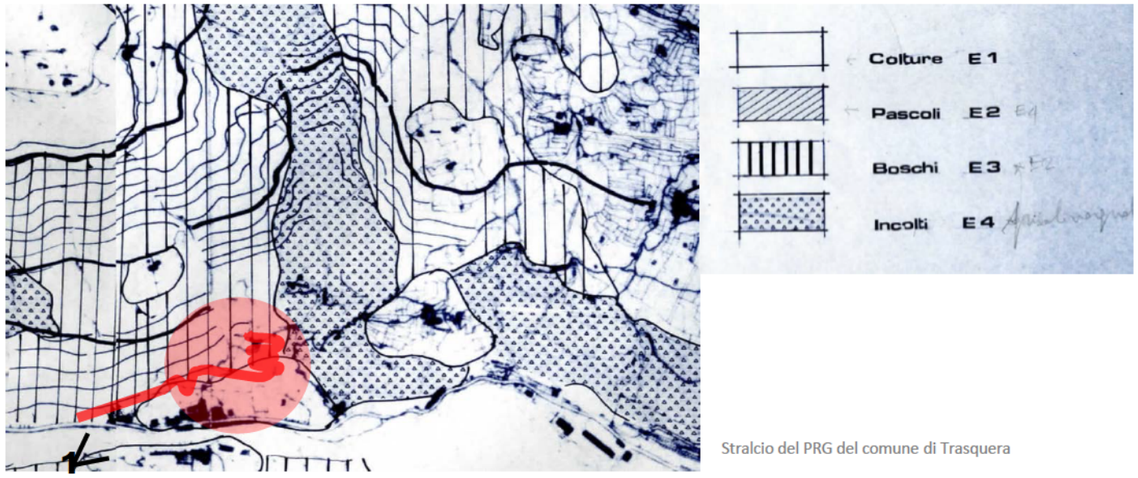
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata , art. 16 delle NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Boschi», art. 3.5.3 delle NTA



Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR, relativamente al PRGC è richiesta una variante di adeguamento per le aree individuate dall'ingombro della strada attualmente denominato «Boschi» (art.3.5.3 NTA). La destinazione prevista è regolata dall'art. 3.1.3 delle NTA del PRG vigente come «Aree per la viabilità».

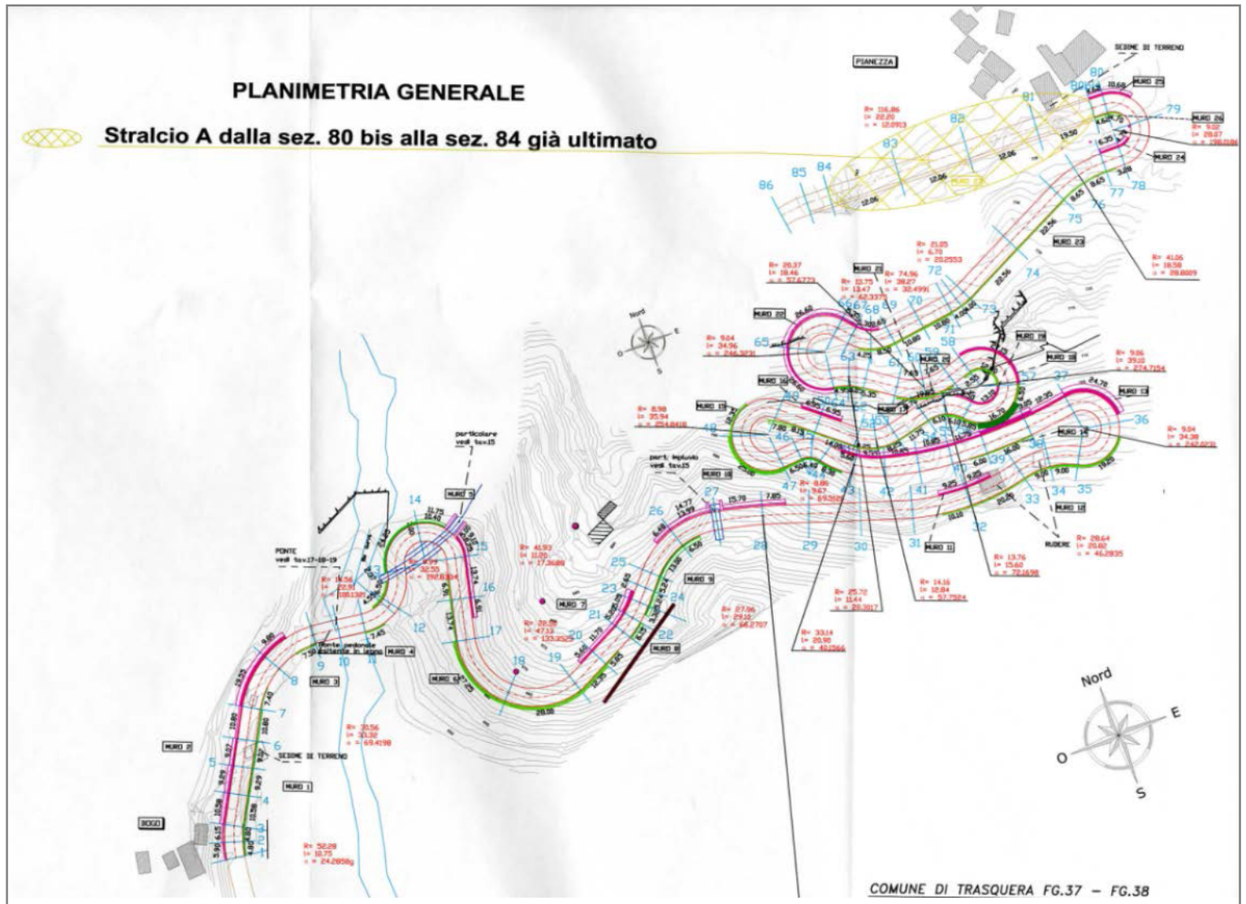
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione verifica alla procedura di V.I.A. (categoria B3 n.4)
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

L'intervento prevede la sistemazione del percorso (ca. 940m di lunghezza) con una sezione complessiva di m. 6. La complessa condizione orografica permette la realizzazione di una strada sicura ma a capacità contenuta.



Stralcio della Planimetria Generale con dati tecnici delle curve – Tav. n.4 del Progetto definitivo dei «LAVORI DI REALIZZAZIONE STRADA DI COLLEGAMENTO TRA FRAZIONE ISELLE E CAPOLUOGO TRATTO TRA FRAZIONE BOGO E PIANEZZA»

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

La strada di collegamento che parte da Iselle, raggiunge Trasquera ed infine si allaccia alla S.P. Varzo - San Domenico, si sviluppa lungo il versante montuoso in sinistra idrografica dell'incisione del T. Diveria; il tracciato stradale attraversa porzioni di territorio estremamente eterogenei, sia dal punto geologico che geomorfologico, che variano da versanti acclivi con substrato roccioso affiorante, o caratterizzati da depositi detritici, fino a larghi terrazzi morfologici subpianeggianti impostati su depositi di origine glaciale.

In particolare, nella prima tratta (Iselle-Trasquera), la strada risale lungo un pendio montuoso acclive, con una serie di tornanti, quindi (all'incirca a quota 1000 m s.l.m.) si sviluppa per una lunga tratta nell'ambito del largo terrazzo glaciale a valle dell'abitato di Trasquera, portandosi infine sul fianco montuoso in destra idrografica del T. Cairasca, caratterizzato anch'esso da versanti acclivi e pareti rocciose, laddove si sviluppa all'incirca parallelamente alle isoipse, fino ad oltrepassare lo stesso T. Cairasca, per raccordarsi alla S.P. Varzo – S. Domenico.

Dove sarà necessario adeguare il tracciato stradale, prevedendo allargamenti del sedime, a valle od a monte della strada esistente, sarà necessario sviluppare indagini specifiche, in maniera da fornire le corrette indicazioni geotecniche e geomeccaniche in merito alle opere di fondazioni degli eventuali muri di sostegno e di consolidamenti corticali degli intagli artificiali, nonché le prescrizioni a cui assoggettare gli interventi, comprese, laddove necessarie, le indicazioni per la messa in sicurezza del tracciato stradale, qualora gli interventi avvengano in zone caratterizzate da elementi di pericolosità geomorfologica, quali, ad esempio, affioramenti rocciosi soggetti a possibili crolli di materiale lapideo od attraversamenti di incisioni morfologiche.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici,…). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova ad una distanza minima di oltre 2 km dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico assimilabile a quello attuale, con una ipotesi di aumento del numero di transiti di veicoli nel momento in cui tutti gli impianti previsti saranno attivi.. L'infrastruttura sarà progettata al fine di contenere le emissioni sonore ambientali. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'infrastruttura (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'infrastruttura, peraltro già esistente, si trova ad una distanza minima di oltre 2 km dal SIC/ZPS e quindi l''aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Lungo il gradiente altitudinale si rilevano specie nidificanti di interesse conservazionistico legati a diversi habitat, tra le quali il Falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*), il Rondone comune (*Apus apus*), il Rondone maggiore (*Apus melba*), il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), il Verzellino *(Serinus serinus*) e lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Potenzialmente presenti anche Assiolo (*Otus scops*) e Torcicollo (*Jynx torquilla*). Tra i mammiferi si rilevano Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*), mentre per la chirotterofauna l'area offre habitat idonee a specie sinantropiche e forestali come il Pipistrello nano (*Pipistrellus pipistrellus*) e Pipistrello albolimbato (*P. kuhlii*), il Molosso di Cestoni (*Tadarida teniotis*), le Nottole (*Nyctalus noctula, N. leisleri*) e molti Vespertilii (grandi e piccoli *Myotis*). Per quanto concerne l'erpetofauna, sono presenti il Saettone (*Zamenis longissumus),* e, potenzialmente, anche Vipera comune (*Vipera aspis*) e Colubro liscio (*Coronella austriaca*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento nel suo sviluppo interessa vari habitat, Si alternano praterie abbandonate castagneti, abetine, pinete di pino silvestre, boscaglie a betulla ed altre specie pioniere riferibili all'acero - frassineto. Tutte le formazioni forestali si inseriscono comunque in un paesaggio aspro e dominato dall'acclività dei versanti oltre che dalle pareti rocciose.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.
Stima dei costi : 3.855.000,00 €

INTERVENTI NEL COMUNE DI VARZO

Prima attuazione

V – VARZO

I01 = ADEGUAMENTO PISTE CIAMPORINO
I02 = BACINO ED IMPIANTO DI INNEVAMENTO CIAMPORINO
P01 = PARCHEGGI SAN DOMENICO
P02 = AUTOSILO 3 - SAN DOMENICO
P03 = PARCHEGGI VARZO
R01 = ZIP LINE
R02 = CORRIDOIO INFRASTRUTTURALE PONTE CAMPO-SAN DOMENICO
S01 = ADEGUAMENTO DELLA STRADA SP153 VARZO-S.DOMENICO
S03 = SISTEMAZIONE PIAZZA SAN DOMENICO

Medio termine

V – VARZO

A01 = ALBERGO / RIFUGIO CASA ROSSA
A02 = ALBERGO / RIFUGIO CIAMPORINO
P04 = PARCHEGGI VARZO

Lungo termine

V – VARZO

S02 = CIRCONVALLAZIONE SAN DOMENICO

ALBERGO / RIFUGIO CASA ROSSA

RECUPERO ESISTENTE - PUNTO RISTORO-BAR - CAMERE

V A01

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, Casa Rossa, 1750 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Ampliamento e sistemazione del Rifugio Casa Rossa.

Nel Piano Strategico, l'intervento si configura fra quelli volti a migliorare la capacità ricettiva di San Domenico, riqualificando l'edificato esistente.

Tale intervento è sinergicamente connesso ad altre proposte contenute nel Quadro degli Interventi che sono di supporto all'offerta turistica, in particolare ai parcheggi in zona San Domenico VP01 e VP02.

DATI TECNICI

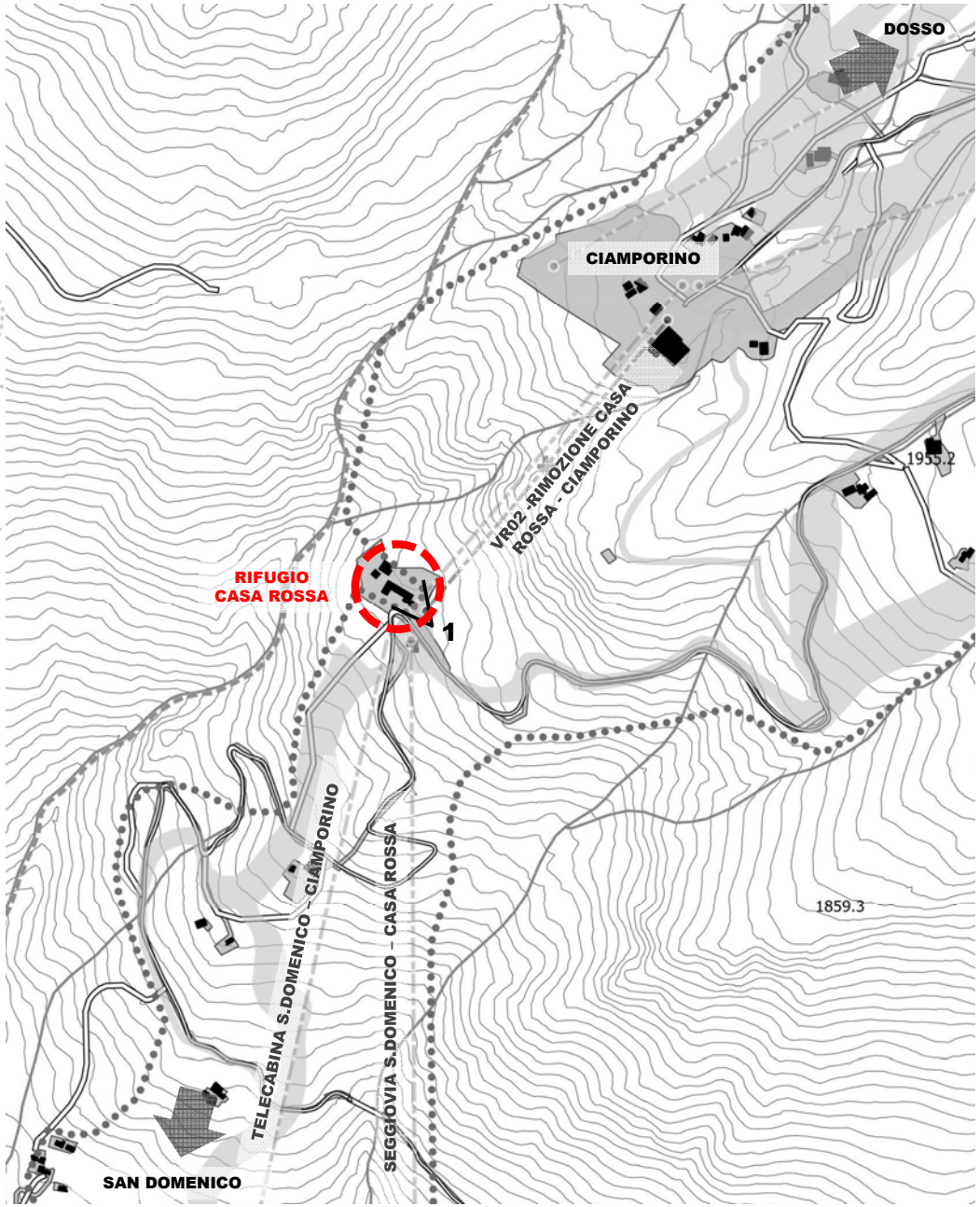
SUL	esistente 750 mq estensione +50 %

USI E FUNZIONI:

Albergo con ristorante

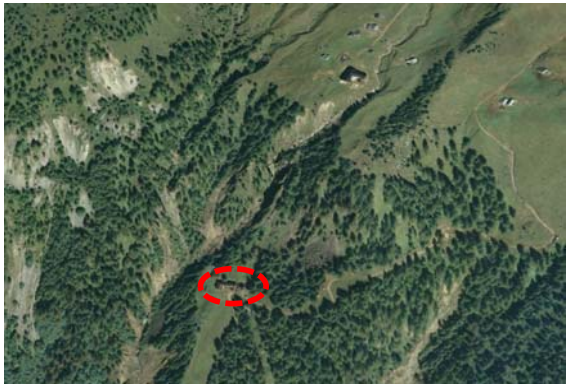
NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

ORTOFOTO



1

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna (SS72), art. 26

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Aree destinate ai servizi turistico ricettivi di tipo alberghiero ed extralberghiero in sede fissa» art. 32 delle NTA
- Aree di sviluppo montano: non compreso

Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. B541-13 (Variante semplificata 2015)

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR ed il PRGC. Le disposizioni del Piano Regolatore sull'area individuata permettono un'estensione del 100% della Sul (superficie utile lorda) esistente, con uno standard urbanistico a parcheggi di un posto auto aggiuntivo a camera. Poiché il sito non è accessibile in automobile, le nuove superfici a standard (10 posti auto circa) saranno collocate a San Domenico, agli interventi VP01 e VP02. L'incremento della Sul previsto è di circa il 50%, pertanto rispetta i parametri definiti dalle NTA.
L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 2.812.500,00 € (costo parametrico 2500 €/mq)

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici ed elementi di pericolosità geomorfologica

Lungo il versante montuoso sovrastante S. Domenico, in sinistra idrografica del Rio Croso, all'incirca alla quota di 1745 m s.l.m., è ubicato l'edificio denominato "Casa Rossa" (fabbricato allungato in direzione WNW-ESE, un tempo utilizzato come dormitorio per gli operai della vicina Cava di Calcare, in grado di ospitare oltre 40 persone ed ora dismesso), da adibire a struttura alberghiera, pertinenziale alle aree sciabili del comprensorio sciistico di San Domenico - Ciamporino.
Il fabbricato ricade in un piazzale modellato antropicamente, situato al piede del retrostante versante moderatamente acclive e boscato (larici), dato da una falda detritica grossolana, derivante dal disfacimento del substrato lapideo (calcescisti), che costituisce le sovrastanti pareti rocciose, presenti a Nord-Est e soggette a crolli diffusi, tanto che nel passato, erano state realizzate talune opere di protezione, al piede della parete stessa (vallo paramassi e rilevato in terra e pietrame).
L'edificio "Casa Rossa", risulta ascritto alla Classe IIIB3 di pericolosità geomorfologica ed idoneità all'utilizzazione urbanistica del P.R.G. di Varzo; il recupero funzionale dell'edificio come struttura alberghiera (ovverosia con uso analogo al suo utilizzo originario) è compatibile con gli interventi ammessi dalle NTA del PRG, ma dovrà essere assoggettato alla realizzazione di specifici interventi di riassetto per la mitigazione del grado di rischio geomorfologico e la messa in sicurezza dell'edificio, ispirati alle indicazioni del Cronoprogramma della Variante Semplificata al P.R.G.C., ovverosia prevedendo la costruzione di alcune barriere paramassi elastiche, ad alto assorbimento di energia, lungo il versante a monte della Casa Rossa, presso il piede del versante roccioso.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii., L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova a una distanza di circa 90 m dal SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta in conseguenza della limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (D.P.C.M: 5/12/1997); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova a circa 90 m dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà limitata.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO – ASPETTI FAUNISTICI

Specie nidificanti di interesse conservazionistico rilevate legate all'ecotono presente a monte dell'intervento sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e la Bigiarella (*Sylvia curruca*), mentre tra le specie boschive si segnala il Regolo (*Regulus regulus*), il Crociere (*Loxia curvirostra*) e la Nocciolaia (*Nucifraga caryocatactes*). Tra l'erpetofauna si rileva il Colubro liscio (*Coronella austriaca*), mentre i mammiferi sono presenti con Cervo (*Cervus elaphus*), Capriolo (*Capreolus capreolus*), Camoscio (*Rupicapra rupicapra*), oltre che mustelidi (segnalata *Martes sp*.).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento riguarda un edificio esistente inserito in un'area di radura all'interno del soprassuolo del lariceto misto con abete rosso su rodoreto vaccinieto. A livello di classificazione habitat il bosco rientra nel codice 9420. L'area di radura su cui insiste l'edifico è area modificata in quanto pista da sci, peraltro ben inerbita.

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, Alpe Ciamporino, 2080 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di struttura ricettiva all'Alpe Ciamporino, con la presenza di punto ristoro, bar e camere al servizio degli escursionisti e degli sciatori.

La localizzazione è individuata nei pressi del nuovo bacino per l'innevamento programmato (VI05), in corrispondenza di alcune strade esistenti che rendono la struttura accessibile dall'Alpe Ciamporino e da San Domenico.

Si tratta di una struttura da costruire ex novo, che consentirà il miglioramento dell'offerta turistica all'Alpe Ciamporino sia durante la stagione estiva che durante la stagione invernale.

DATI TECNICI

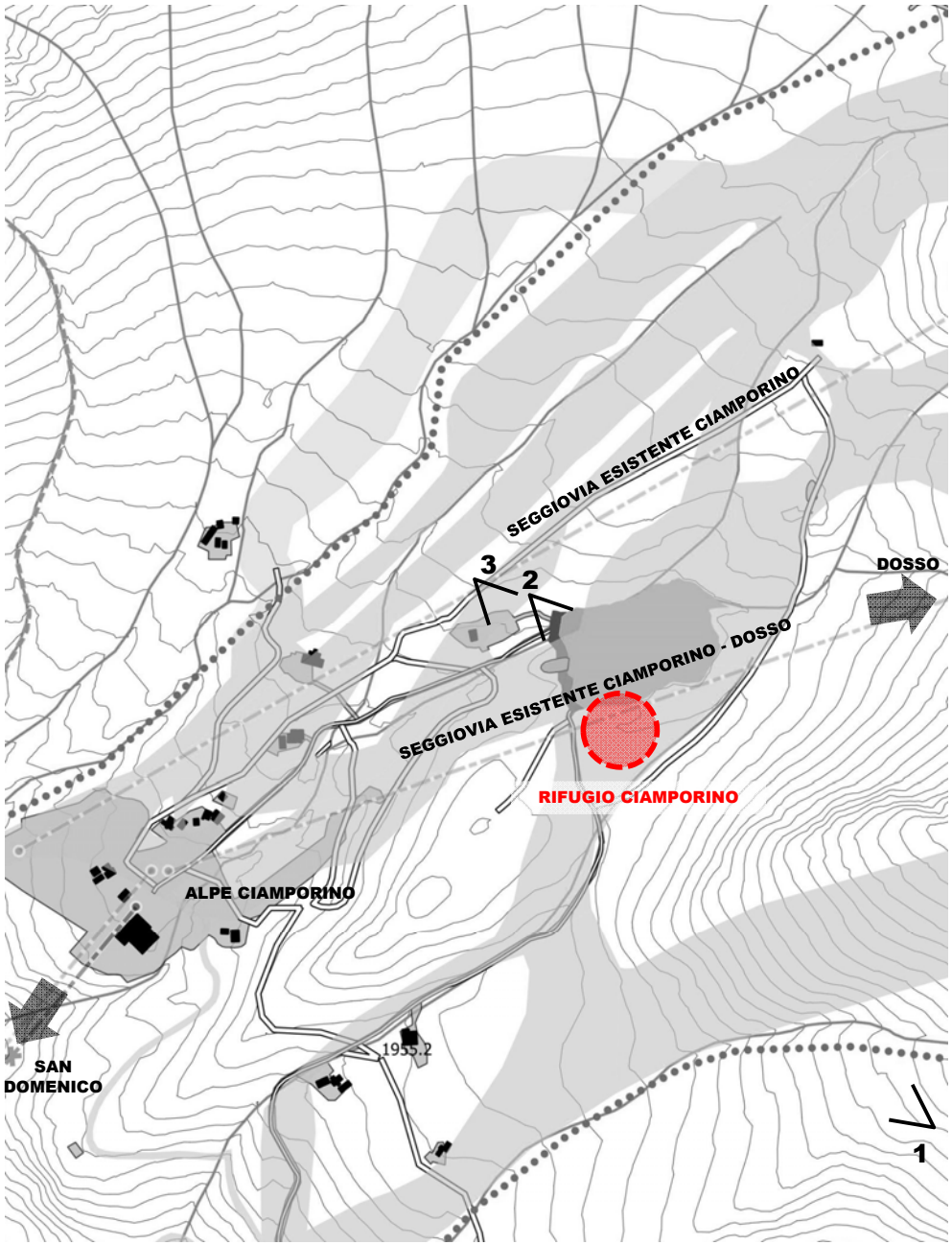
SUL COMPLESSIVA 400 mq

USI E FUNZIONI:

Posto-tappa: bar, ristoro, struttura ricettiva (10 posti letto circa), locali tecnici, soccorso piste, depositi.

INTERFERENZE CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA 1 : 5 000

1

2

3

FIG.1 INDIVIDUAZIONE SU FOTO ESTIVA
FIG.2-3 INDIVIDUAZIONE SU FOTO INVERNALE

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

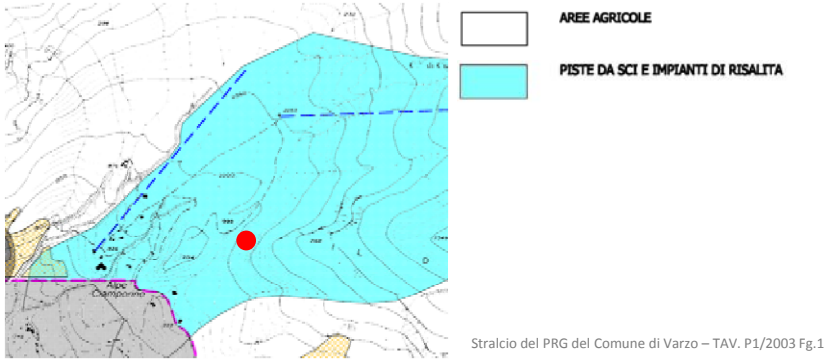
L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le componenti ed i beni paesaggistici seguenti:

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti , art. 19 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna, art. 26 NDA
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico, art. 32 NDA: Aree sommitali costituenti fondali e skyline

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Area agricola» disciplinata all'art. 34 delle NTA, configurata come «Piste da sci ed impianti di risalita» art.37 NTA della Carta dei Vincoli ed Usi del suolo extraurbano P1/fg1 del PRGC di Varzo
- Aree di sviluppo montano: compreso



Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. P1/2003 Fg.1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.

Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 15/02/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. La struttura in progetto infatti si inserisce in un contesto già antropizzato con la presenza di infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna previste dal PPR (art. 26 NDA). Inoltre il progetto della nuova struttura si inserisce in un'area caratterizzata dalla presenza di edifici sparsi.
In relazione al PRGC del Comune di Varzo, occorre considerare l'art.37 NTA «Piste da sci ed impianti di risalita» che prevede la realizzazione di strutture e attrezzature per le funzioni di ristorazione, assistenza e servizio agli sciatori.
Considerato che la previsione progettuale prevede anche la realizzazione di camere, occorre una Variante Urbanistica con l'inserimento di un'area destinata ai servizi turistico-ricettivi di tipo alberghiero ed extralberghiero previste all'art.32 NTA. Per tali aree è previsto inoltre il soddisfacimento di uno «standard di aree a parcheggio (anche interrato) pari ad 1 posto auto per ogni camera» che nel caso specifico porterà alla realizzazione di n.10 posti auto da realizzarsi a San Domenico nell'ambito degli interventi VP01-VP02.
L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante urbanistica
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (elicotteri, mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella zona dell'Alpe Ciamporino, a una distanza di circa 450 m dal SIC/ZPS e pertanto l'incidenza sarà contenuta vista la distanza dall'area e la limitata durata nel tempo, fatta eccezione per i voli con elicottero.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dal vociare degli avventori e dagli impianti tecnici della struttura (riscaldamento, impianti tecnici cucina, eventuale centralina idroelettrica, impianto di sonorizzazione, …). Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii. L.R. 52/00) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione e regolazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico) tenendo conto anche delle disposizioni in materia di Requisiti Acustici Passivi degli Edifici (D.P.C.M: 5/12/1997); inoltre nella gestione del pubblico esercizio saranno stabilite le opportune disposizioni per il comportamento degli avventori. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la struttura si trova a circa 450 m dal SIC/ZPS e pertanto l'incidenza sarà limitata.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Tra i nidificanti di interesse conservazionistico, si rilevano nell'area tre specie di Galliformi alpini (Coturnice *Alectoris graeca*, Fagiano di monte *Lyrurus tetrix* e Pernice bianca *Lagopus muta*), il Gheppio (*Falco tinnunculus*), l'Allodola (*Alauda arvensis*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*) ed il Codirossone (*Monticola saxatilis*). Presenti il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e l'Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), che qui trova area idonee di caccia. Tra i mammiferi si rilevano il Camoscio (*Rupicapra rupicapra*), lo Stambecco (*Capra ibex*) e la Marmotta (*Marmota marmota*), mentre tra l'erpetofauna è presente la Rana agile (*Rana temporaria*). Le praterie ospitano lepidotteri di interesse conservazionistico come l'Apollo (*Parnassius apollo*), oltre a *Coenonympha darwiniana* ed alcune *Erebia* alpine (*E. euryale, E. montana, E. gorge*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito d'intervento dell'Alpe Ciamporino è un vasto anfiteatro caratterizzato da pascoli e praterie alpine acidofile (curvuleti, festuceti, nardeti) con presenza di vallette nivali di Salicetea herbaceae e di rodoro-vaccinieto alle quote inferiori di ecotono con il bosco subalpino. Una significativa parte dell'area è interessata da piste sciistiche che risultano ben inerbite , sia per riuscita degli interventi di inerbimento (parte media e alta dell'area), sia in quanto non derivano da modificazioni significative del terreno ed hanno mantenuto la cotica erbosa originaria. L'intervento si colloca in un'area di conca con vegetazione erbacea, ordinariamente pascolata, non riferibile alla classificazione comunitaria degli habitat

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 1.200.000,00 € (costo parametrico 3000 €/mq)

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, Alpe Ciamporino 2070 – 1960 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Intervento di estensione e modifica delle piste da discesa all'Alpe Ciamporino, da realizzare in due fasi (lotto 1 e lotto2), finalizzato alla realizzazione dello Snow park e sistemazione di alcuni tracciati delle piste esistenti.

- Lotto1:

Modifica del tracciato della piste esistenti «la Rossa» e «la Sella» che dovrà essere adeguato in relazione alla posizione del nuovo bacino di innevamento previsto all'Alpe Ciamporino (scheda CI02). È inoltre prevista la sistemazione di alcuni tracciati delle piste esistenti per lo svolgimento di gare e competizioni sciistiche, che necessitano di movimenti terra (parta alta pista Diei – figura 3 pagina 3).

- Lotto2:

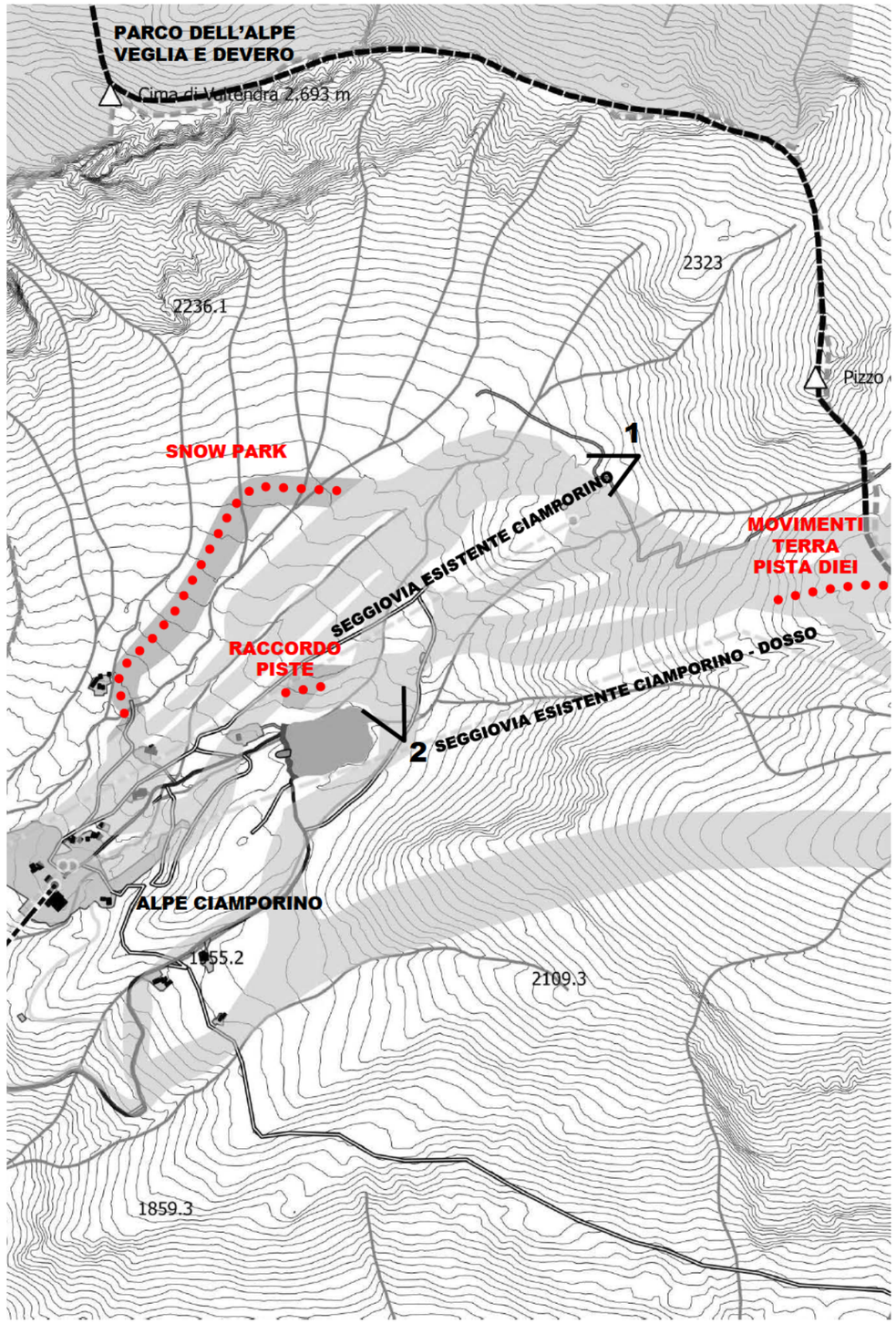
Il progetto prevede la realizzazione dello Snow park nell'area ad ovest delle piste esistenti, per il miglioramento dell'offerta turistica invernale.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA	650 m
SUPERFICIE	36.763 mq
DISLIVELLO	110 m

INTERFERENZA CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10.000

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

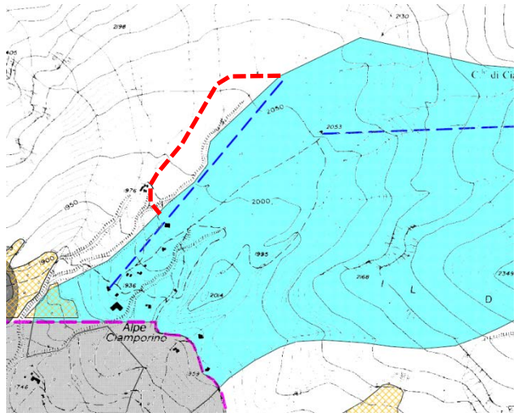
L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le componenti ed i beni paesaggistici seguenti:

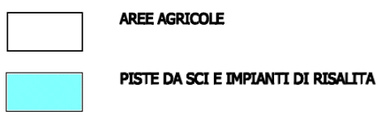
- Aree di montagna, art.13 NDA
- Sistema idrografico: zone fluviali interne, art.14 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna, art. 26 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali d'alta quota, art. 40 m.i. 15 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Area agricola» disciplinata all'art. 34 delle NTA, attigua a «Piste da sci ed impianti di risalita» della Carta dei Vincoli ed Usi del suolo extraurbano P1/fg1
- Aree di sviluppo montano: non compreso





Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. P1/2003 Fg.1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 15/02/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

Gli interventi di adeguamento delle piste esistenti appaiono coerenti con il PPR. In relazione al PRGC è richiesta una variante nell'ambito dell'adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009), finalizzato all'estensione dell'area sciabile attuale nella zona ovest del comprensorio sciistico dell'Alpe Ciamporino.

- Lotto1: l'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.
- Lotto2: richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela (Estensione Aree sciabili e di sviluppo montano)

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento aree sciabili e sviluppo montano
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geomorfologici ed idraulici

La porzione di versante interessata dalle previsioni progettuali ricade all'interno del grande anfiteatro naturale delimitato a Nord-Ovest dalla P.ta Salarioli, a Nord –Est dal Colle di Ciamporino e ad Est dal Pizzo del Dosso; si tratta di un'ampia conca di sovraescavazione glaciale, digradante verso SW, modellata da numerose incisioni e da dossi, colonizzata da vegetazione erbacea e localmente da arbusti.
L'estesa area, in cui sono presenti gli impianti sciistici dell'Alpe Ciamporino, è caratterizzata da alternanze di versanti mediamente acclivi, ad altri sub-pianeggianti o moderatamente acclivi, come nell'ampia testata del bacino imbrifero del Rio Croso, che si sviluppa in corrispondenza ed a monte dell'Alpe Ciamporino; nel settore direttamente indagato il substrato litologico viene in buona parte mascherato dalla presenza di estese coltri di depositi incoerenti, prevalendo in particolar modo i depositi di origine mista detritico-morenica, localmente molto potenti, mentre il substrato roccioso risulta subaffiorante, soltanto al fondo degli impluvi più incisi od in corrispondenza di talune dorsali morfologiche.
La presenza di una falda detritica molto estesa e parzialmente attiva, si rileva al piede del versante settentrionale ed orientale della conca glaciale, comprendente la P.ta Salarioli ed il P.zo della Sella.
Per quanto riguarda il reticolo idrografico superficiale, l'azione di drenaggio dell'area è svolta essenzialmente dal Rio Croso e dal Rio Fontana, contraddistinti da elevato trasporto solido in occasione di piene impulsive e violente.
In particolare, il Rio Croso, a valle dell'A. Ciamporino, è caratterizzato da un unico canale di deflusso, mentre nella conca glaciale dell'Alpe Ciamporino, il bacino di tale corso d'acqua si presenta invece estremamente ramificato, con presenza di diversi canali di deflusso, più o meno incisi e talvolta con profilo a "V", a loro volta alimentati da semplici linee di ruscellamento e vallecole morfologiche poco incise, che si attivano solo in occasione di eventi meteorici intensi e prolungati.

Elementi di pericolosità geomorfologica

La tratta iniziale del tracciato della nuova tratta di pista (Nord-Est), laddove si distacca dall'esistente pista «Salarioli», viene lambita dal margine distale di un'area soggetta a valanghe, che si originano dal versante montuoso sottostante la cresta allungata tra la Cima di Valtendra (Ovest) ed il P.zo della Sella (Est); si sottolinea che tale area valanghiva, interferisce marginalmente con la stessa Pista Salarioli.

Innevamento programmato

In base ai rilievi condotti in sito ed alle considerazioni di carattere morfologico ed idrologico, è stato individuato un sito per la realizzazione di un laghetto artificiale, per uso "innevamento programmato", a servizio delle piste di discesa del comprensorio di Ciamporino (si veda la Scheda V I02).

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, motoseghe …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nell'area dell'Alpe Ciamporino, ad una distanza di circa 200 m dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere..

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dallo scorrere degli sci degli sciatori sulla neve, dal vociare degli avventori e dai mezzi battipista. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) si ritiene che tale sorgente (in associazione alle piste preesistenti) possa essere conforme ai limiti normativi, limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la infrastruttura si trova ad una distanza di circa 200 m dal SIC/ZPS e pertanto il suo impatto sulla fauna selvatica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Tra i nidificanti di interesse conservazionistico, si rilevano nell'area tre specie di Galliformi alpini (Coturnice *Alectoris graeca*, Fagiano di monte *Lyrurus tetrix* e Pernice bianca *Lagopus muta*), il Gheppio (Falco tinnunculus), l'Allodola (*Alauda arvensis*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*) ed il Codirossone (*Monticola saxatilis*). Presenti il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e l'Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), che qui trova area idonee di caccia. Tra i mammiferi si rilevano il Camoscio (*Rupicapra rupicapra*), lo Stambecco (*Capra ibex*) e la Marmotta (*Marmota marmota*), mentre tra l'erpetofauna è presente la Rana agile (*Rana temporaria*). Le praterie ospitano lepidotteri di interesse conservazionistico come l'Apollo (*Parnassius apollo*), oltre a *Coenonympha darwiniana* ed alcune *Erebia* alpine (*E. euryale, E. montana, E. gorge*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito d'intervento dell'Alpe Ciamporino è un vasto anfiteatro caratterizzato da pascoli e praterie alpine acidofile (curvuleti, festuceti, nardeti) con presenza di vallette nivali di *Salicetea herbaceae* e di rodoro-vaccinieto alle quote inferiori di ecotono con il bosco subalpino. Una significativa parte dell'area è interessata da piste sciistiche che risultano ben inerbite , sia per riuscita degli interventi di inerbimento (parte media e alta dell'area), sia in quanto non derivano da modificazioni significative del terreno ed hanno mantenuto la cotica erbosa originaria.

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

I due interventi principali in area Ciamporino costituiscono:

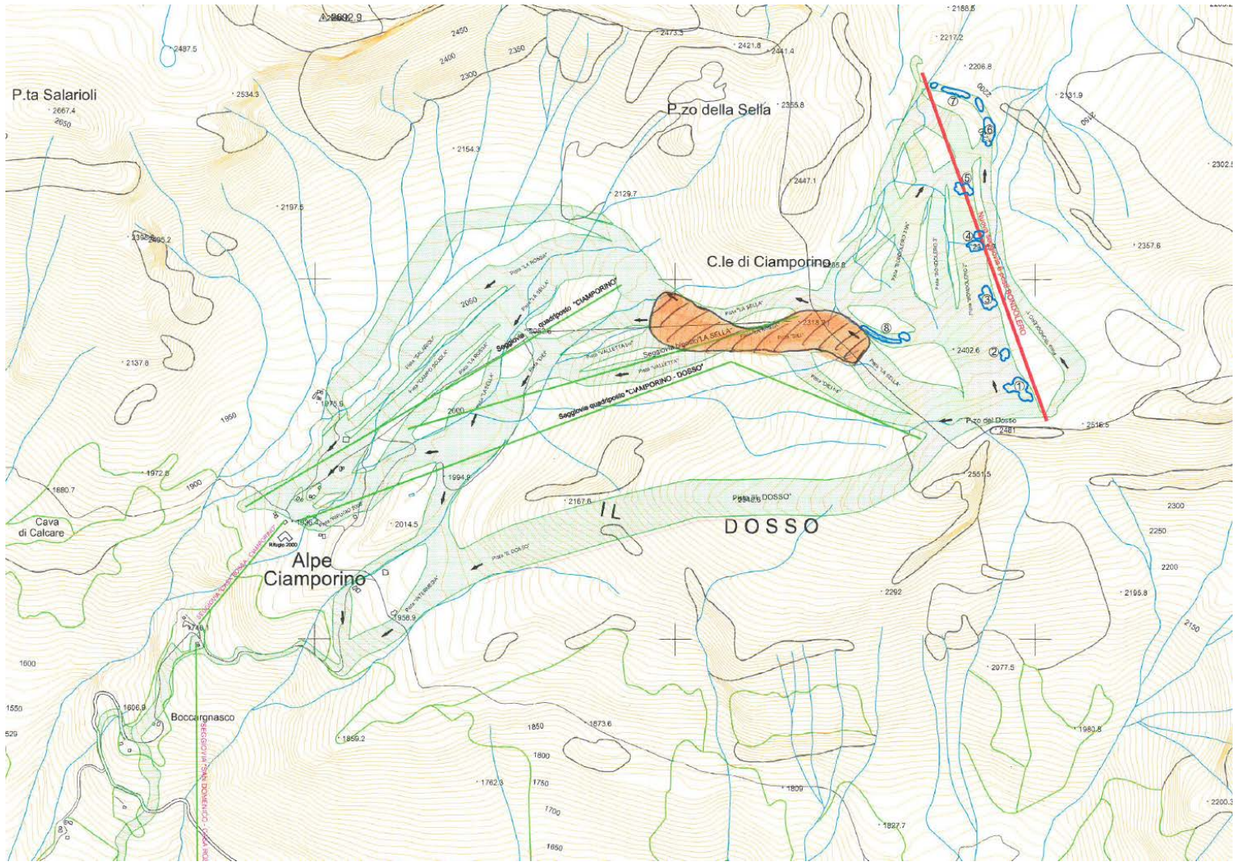
1. la sistemazione dello snowpark con la realizzazione di gobbe artificiali per poter realizzare i salti senza dover produrre quantità enormi di neve artificiale
2. La modellazione di un tratto della pista Diei. La pista Diei, omologata per gare internazionali verrà resa più avvincente nel cambio di pendenza in prossimità del Dosso, migliorandone anche la sciabilità e la battitura.

Gli altri piccoli interventi non cartografati sono piccoli aggiustamenti con movimenti terra in compensazione per migliorare la resa del futuro impianto di innevamento e semplificare la battitura.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 465.000,00 €
Costi parametrici:
Lotto 1: 400.000,00 € Movimenti terra pista Diei
Lotto 2: 65.000,00 € Snow park (100.000 €/km x 650m)

3



INDIVIDUAZIONE PLANIMETRICA DELLE AREE OGGETTO DI MOVIMENTI TERRA

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, Alpe Ciamporino 2080 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione laghetto artificiale all'Alpe Ciamporino per l'innevamento programmato e per il turismo estivo.

Il bacino all'Alpe Ciamporino è uno degli interventi chiave all'interno del Piano Strategico, in grado di modificare la percezione attuale dei luoghi. La soluzione tecnica adottata per tale intervento prevede la realizzazione di un laghetto artificiale, utilizzato anche turisticamente durante la stagione estiva per canottaggio, pesca e altre attività estive. Tale intervento, durante l'estate, può rappresentare un elemento catalizzatore per l'area di Ciamporino e al tempo stesso migliorare le relazioni verso l'Alpe Veglia raggiungibile dall'Alpe Ciamporino attraverso il sentiero "balcone"o il sentiero "dei fiori".

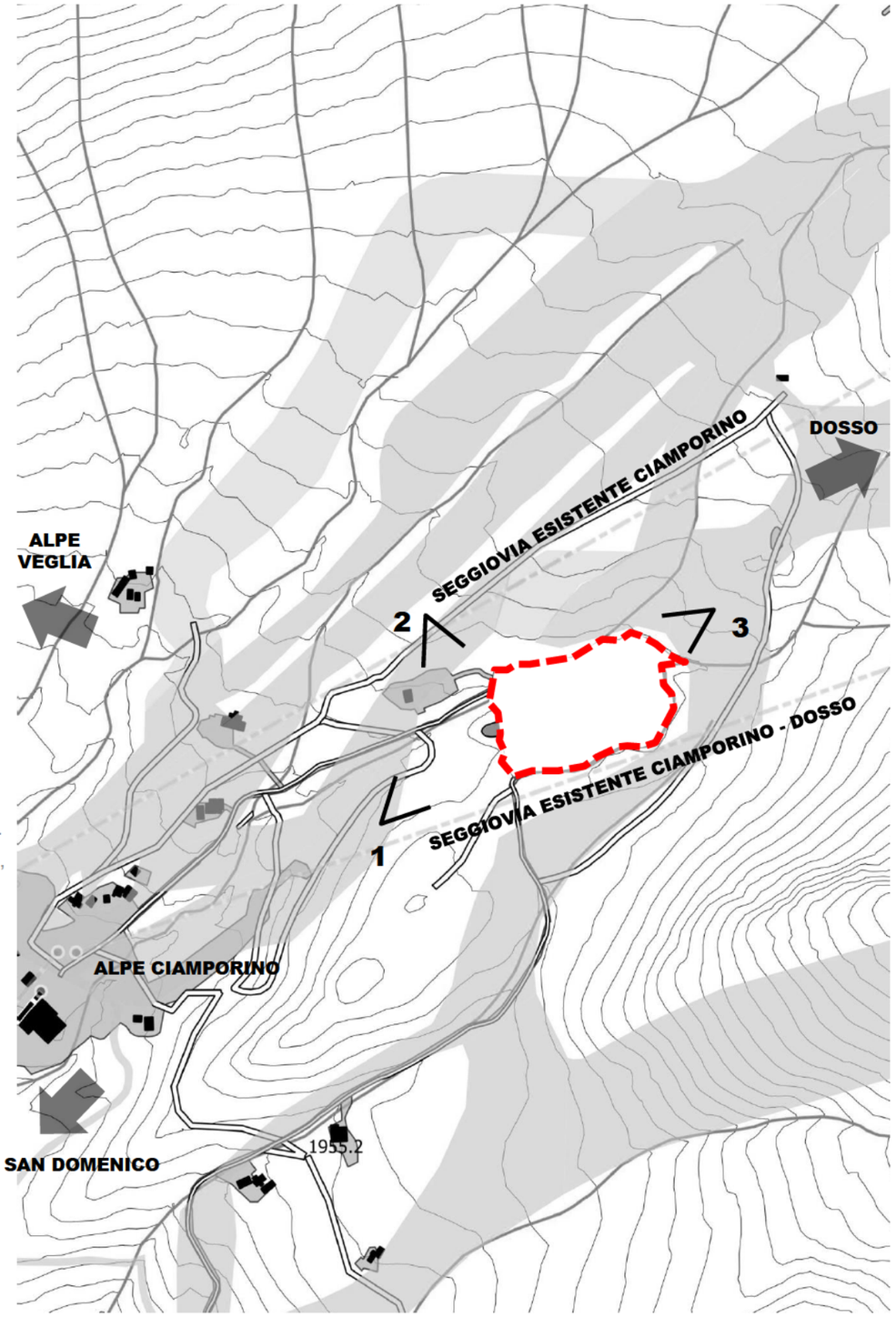
L'approvvigionamento è garantito attraverso acqua di scioglimento. Dal punto di vista paesaggistico le sponde del bacino saranno rinaturalizzate con l'idea di migliorare la percezione dell'opera e l'integrazione ambientale. Approvvigionamento di acqua proveniente da scioglimento della neve e in parte da derivazione acqua torrente Cairasca (approfondimento a pag.3).

DATI TECNICI

SUPERFICIE	14.250 mq
VOLUME	60 000 – 80 000 mc

NESSUNA INTERFERENZA CON

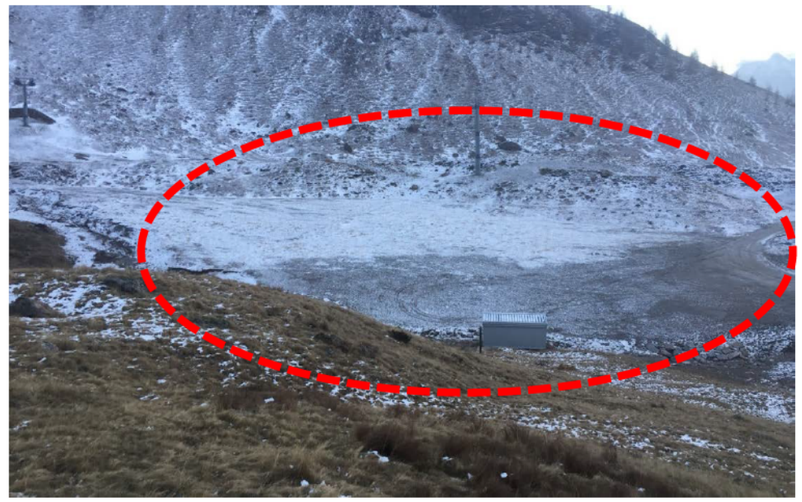
PRG BOSCO SIC ZPS



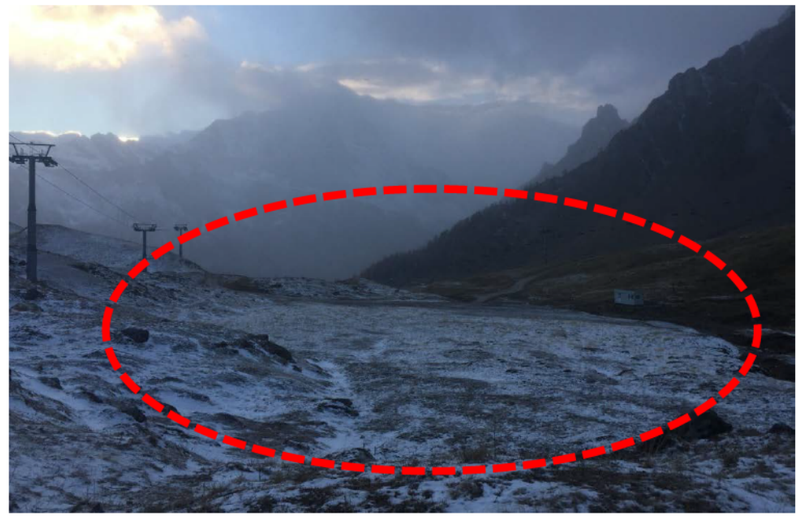
PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 5 000

1

2



3



VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
e) i ghiacciai ed i circhi glaciali
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

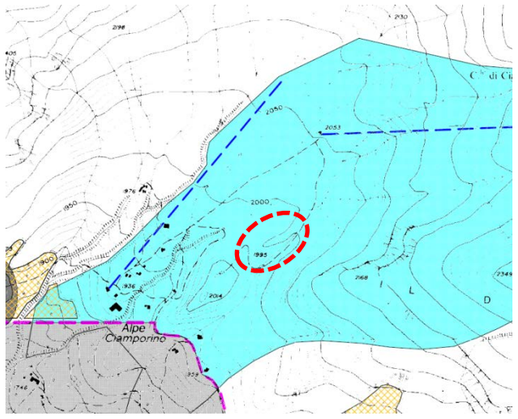
L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le componenti ed i beni paesaggistici seguenti:

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti , art. 19 NDA
- Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna, art. 26 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Area agricola» disciplinata all'art. 34 delle NTA, configurata come «Piste da sci ed impianti di risalita» della Carta dei Vincoli ed Usi del suolo extraurbano P1/fg1
- Aree di sviluppo montano: compreso



Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. P1/2003 Fg.1

Usi civici

Terreno gravato da uso civico: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 15/02/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR e con il PRGC, salvo prescrizioni in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Attivazione procedura verifica V.I.A.(categoria A1 n.2)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geomorfologici, idrogeologici ed idraulici

Il nuovo bacino per l'innevamento programmato degli impianti del comprensorio sciistico di Ciamporino, sarà ubicato presso la località A. Ciamporino, all'incirca alla quota di 2000 m s.l.m., nei pressi dell'ex stazione di partenza della seggiovia "La Sella", ormai smantellata, ed a lato dell'esistente strada trattorabile, proveniente da S. Domenico–Casa Rossa.

Il grande anfiteatro naturale di Ciamporino, è delimitato a Nord-Ovest dalla P.ta Salarioli, a Nord–Est dal Colle di Ciamporino e ad Est dal Pizzo del Dosso; si tratta di un'ampia conca di sovraescavazione glaciale, digradante verso SW, modellata da numerose incisioni e dossi, colonizzata da vegetazione erbacea e localmente da arbusti.
Nel settore in esame, il substrato litologico viene in buona parte mascherato dalla presenza di estese coltri di depositi di copertura, dotati di potenza estremamente variabile anche in conseguenza delle differenti condizioni di acclività del substrato, costituiti da depositi detritico-morenici, dati da materiali fortemente eterometrici e caratterizzati da estrema caoticità comprendenti ciottoli a spigoli vivi e blocchi sub-angolari di dimensioni variabili (fino a plurimetriche), immersi in matrice di color ocra prevalentemente sabbiosa, a debole componente limosa.
L'area individuata per la realizzazione del laghetto artificiale, è data da una conca subpianeggiante, blandamente digradante verso Ovest, delimitata a Sud da una dorsale detritica, ed a Nord è lambita dall'incisione del Rio Croso, che a sua volta defluisce al piede di una serie di rilievi formati da dorsali morfologiche, impostate nei depositi di origine detritico-glaciale.
In particolare, la presenza di acqua lungo il Rio Croso, presente a partire dalla "testata" occidentale della conca morfologica, è dovuta a scaturigini di acque di infiltrazione, la cui circolazione sotterranea è alimentata da due tipi di fenomeni:
1) lo scioglimento del manto nevoso, produce acqua che s'infiltra nel sottosuolo, costituito da depositi detritico-morenici, formando una falda freatica piuttosto effimera; in particolare, la superficie piezometrica della suddetta falda freatica, laddove interseca il piano campagna in corrispondenza della zona di testata della conca, dà origine a scaturigini, attraverso le quali una parte dell'acqua di falda si riversa nell'alveo (altrimenti asciutto) del latistante corso d'acqua;
2) in concomitanza di eventi meteorici intensi e prolungati (estivi ed autunnali), le acque di precipitazione alimentano direttamente le linee di drenaggio superficiali e, nei giorni immediatamente successivi le piogge persistenti ed intense, le acque di ruscellamento superficiale e quelle di infiltrazione nei materiali detritico-morenici, alimentano, per brevissimi periodi, tanto le stesse scaturigini attivate dallo scioglimento delle nevi, quanto le linee di deflusso superficiali.

Innevamento programmato

Il nuovo laghetto artificiale, per uso "innevamento programmato", potrà attingere all'acqua proveniente sia dallo scioglimento del manto nevoso, sia dai fenomeni di ruscellamento superficiale ed infiltrazione delle acque meteoriche nei periodi estivo - autunnale, in quanto l'acqua che s'infiltra nel sottosuolo, costituito da depositi detritico-morenici, in zona di "circo glaciale", forma una falda freatica, la cui venuta a giorno, attraverso una sorgente, alimenta, l'impluvio del Rio Croso, in corrispondenza della conca ove verrà realizzato il suddetto laghetto, mentre la maggior parte dell'acquifero, continua a defluire nel sottosuolo verso valle, venendo drenata dalla parte di bacino imbrifero inferiore (quota 1800-1700 m s.l.m. – Zona Casa Rossa) del Rio Croso.
Le operazioni di scavo per la formazione del bacino d'invaso, coinvolgeranno essenzialmente l'orizzonte di copertura eluvio colluviale e le sottostanti coltri di depositi di origine detritico-glaciale; i materiali prodotti con le operazioni di scavo, verranno presumibilmente ritombati a lato del nuovo laghetto artificiale, formando una modesta opera di «sbarramento» sul lato valle, per modellare e rinforzare le sponde, il cui fondo e le stesse sponde verranno adeguatamente impermeabilizzati

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere della centrale si trova nella zona dell'Alpe Ciamporino ad una distanza di circa 530 m dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.
La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico ridotto di durata stagionale (periodo invernale di apertura degli impianti sciistici). L'impatto deriverà dai componenti tecnici dell'impianto (impianti di raffreddamento acqua, pompe di rilancio, cannoni da neve,,…). Tale impianto sarà progettato al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali (schermature, corretta localizzazione dei componenti tecnici). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'impianto (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che la centrale si trova a circa 530 m dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà limitata. Saranno stabilite specifiche regolamentazioni di utilizzo del bacino finalizzate a evitare il disturbo della fauna selvatica nei periodi a maggiore criticità da parte dei turisti.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Tra i nidificanti di interesse conservazionistico, si rilevano nell'area tre specie di Galliformi alpini (Coturnice *Alectoris graeca*, Fagiano di monte *Lyrurus tetrix* e Pernice bianca *Lagopus muta*), il Gheppio (Falco tinnunculus), l'Allodola (*Alauda arvensis*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Culbianco (*Oenanthe oenanthe*) ed il Codirossone (*Monticola saxatilis*). Presenti il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e l'Aquila reale (*Aquila chrysaetos*), che qui trova area idonee di caccia. Tra i mammiferi si rilevano il Camoscio (*Rupicapra rupicapra*), lo Stambecco (*Capra ibex*) e la Marmotta (*Marmota marmota*), mentre tra l'erpetofauna è presente la Rana agile (*Rana temporaria*). Le praterie ospitano lepidotteri di interesse conservazionistico come l'Apollo (*Parnassius apollo*), oltre a *Coenonympha darwiniana* ed alcune *Erebia* alpine (*E. euryale, E. montana, E. gorge*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito d'intervento dell'Alpe Ciamporino è un vasto anfiteatro caratterizzato da pascoli e praterie alpine acidofile (curvuleti, festuceti, nardeti) con presenza di vallette nivali di Salicetea herbaceae e di rodoro-vaccinieto alle quote inferiori di ecotono con il bosco subalpino. Una significativa parte dell'area è interessata da piste sciistiche che risultano ben inerbite , sia per riuscita degli interventi di inerbimento (parte media e alta dell'area), sia in quanto non derivano da modificazioni significative del terreno ed hanno mantenuto la cotica erbosa originaria. L'intervento si colloca in un'area di conca con vegetazione erbacea, ordinariamente pascolata, non riferibile alla classificazione habitat

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Il bacino di innevamento, con una capienza tra i 60'000 e gli 80'000 mc sarà sufficiente a coprire il primo innevamento sulle piste di pertinenza della zona Ciamporino. Il bacino verrà impermeabilizzato con teli in poliolefine a doppia saldatura, avrà una ritenuta in terra di significativa importanza, richiederà lo spostamento di una pista di sci. Tutto il perimetro verrà naturalizzato con la tecnica delle geocelle riempite di massi, che costipate in terra nella parte sommitale fuori dall'acqua, garantiscono un perfetto effetto di naturalizzazione del bacino stesso. Il bacino andrà ad occupare l'area in piano nella quale è stato realizzato l'impianto di betonaggio per la costruzione della seggiovia Bondolero. Il bacino non è in area soggetta a valanghe. L'impianto di innevamento sarà costituito da una stazione di pompaggio a ridosso del bacino e da una rete di tubazioni aria/acqua lungo le piste da sci.

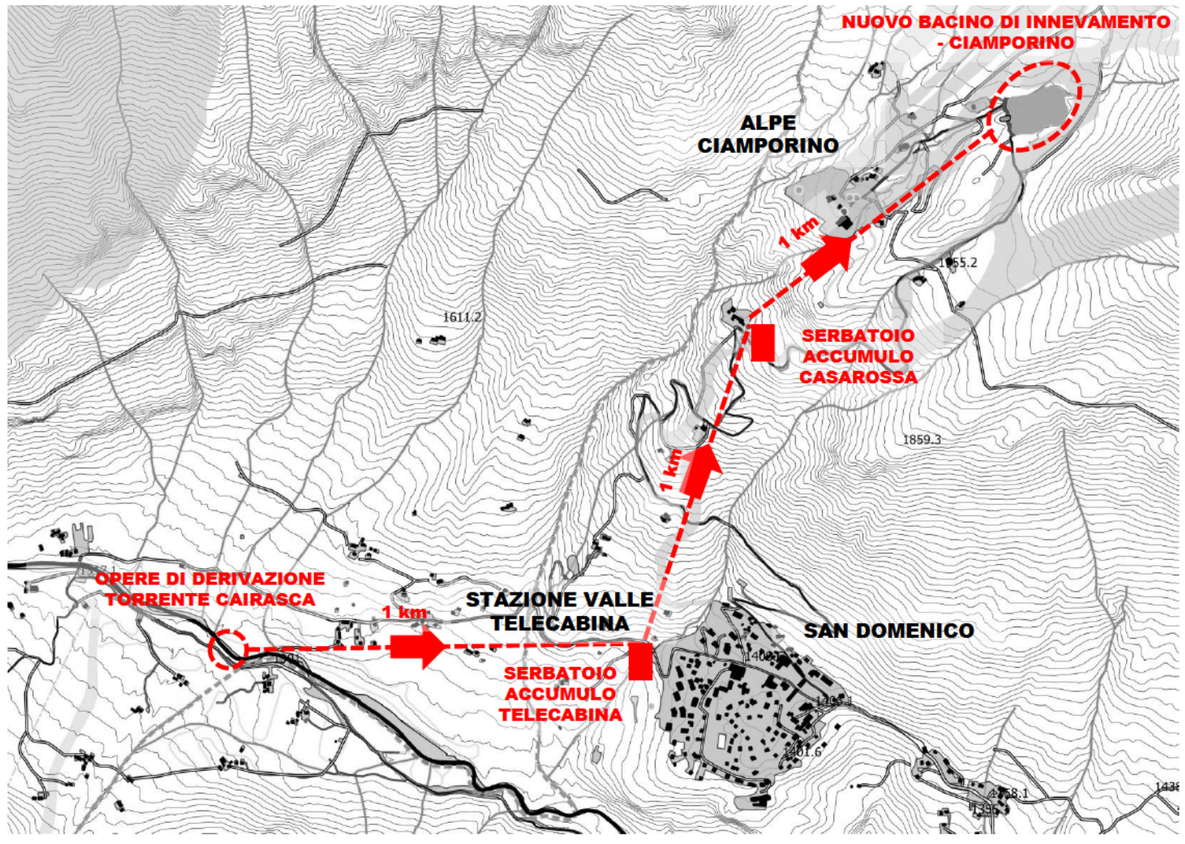
La tipologia di generatori sarà del tipo misto con aste a miscelazione esterna per massimizzare la resa alle temperature marginali e limitare l'impegno energetico, e generatori a ventola su torre nelle zone soggette a vento e dove è necessaria una grande produzione, soprattutto se a ridosso di zone ripide (dove i rendimenti di questo tipo di generatori è massimo) e mobili su ruote ove si riterrà necessario un minimo impegno. L'impianto sarà totalmente automatico .

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Soggetto attuatore: Soggetto privato
Stima dei costi : 5.675.000,00 €
Costi parametrici comprensivi di:
Bacino (30€/mc x 70.000mc)
Stazione di pompaggio (250.000 €)
Rete di innevamento (250€/m x 10.500m)
Stazione di pompaggio Cairasca (250.000 €)
Condotta idrica e serbatoi (150 €/m x 3.000 m)

APPROFONDIMENTO OPERE DI DERIVAZIONE TORRENTE CAIRASCA

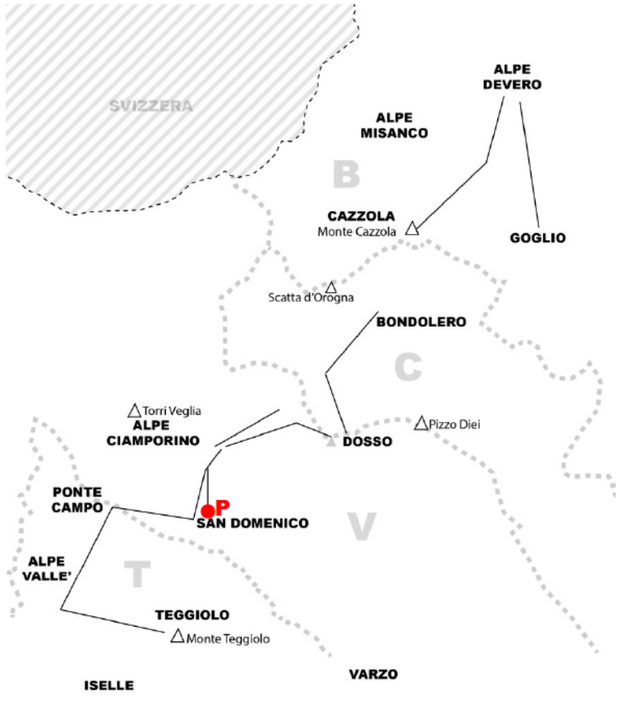
Come detto nella prima parte della Scheda, il nuovo bacino artificiale di Ciamporino, per "innevamento programmato", attingerà all'acqua proveniente sia dallo scioglimento del manto nevoso, sia dai fenomeni di ruscellamento superficiale; ad integrazione di tale approvvigionamento, si ipotizzano opere per la derivazione d'acqua dal T. Cairasca, di seguito descritte.
L'opera di derivazione lungo il T. Cairasca, presumibilmente costituita da una traversa, verrà realizzata nella zona di fondovalle, ad Est rispetto all'attraversamento in loc. Ponte Campo; le indagini a supporto della realizzazione di tale opera di presa, dovranno essere svolte ai sensi della normativa vigente in materia di derivazioni, con particolare riferimento ai Regolamenti Regionali n. 10/R del 29/07/2003 e n. 2/R del 09/03/2015; in sinistra idrografica, verrà realizzata una stazione di pompaggio, che provvederà a «sollevare» ed inviare le acque verso S. Domenico, mediante un'apposita condotta lunga circa 1 km, che verrà interrata lungo gli ampi pendii prativi e pascolivi, oltrepassando le incisioni dei Rii Croso e Fontana.
Le acque così derivate, verranno raccolte da un apposito serbatoio di accumulo, anch'esso dotato di stazione di pompaggio, da realizzare nei pressi della Stazione di Valle della Telecabina, al margine del centro abitato di San Domenico. Da tale serbatoio, avrà inizio una seconda condotta interrata, anch'essa lunga circa 1 km, che si svilupperà lungo il versante montuoso boscato sovrastante l'abitato, all'incirca lungo la linea di massima pendenza, fino alla loc. Casa Rossa.
Per la realizzazione di tale condotta, dovranno essere sviluppate una serie di indagini, supportate da rilievi in sito, in maniera che il tracciato non vada ad interferire con zone di dissesto in atto o potenziali; particolare attenzione dovrà essere dedicata agli aspetti relativi alla posa della condotta ed al suo reinterro, onde evitare l'insorgere di dissesti legati all'azione di ruscellamento concentrato delle acque superficiali.
In zona Casa Rossa, verrà realizzato un serbatoio di accumulo intermedio, da cui avrà inizio l'ultima tratta di condotta (anch'essa lunga circa 1 km), che invierà le acque al bacino per l'innevamento programmato; la condotta verrà prevedibilmente realizzata in parte interrata (presso Ciamporino), ed in parte a cielo aperto (ancorata all'esterno della parete rocciosa sovrastante Casa Rossa), avendo cura, anche in questo caso, di evitare qualsiasi interferenza con aree in dissesto.



PARCHEGGI SAN DOMENICO

300 POSTI AUTO

V P01



LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, San Domenico, 1370 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di parcheggi a raso a sud-est di San Domenico, inseriti nell'ambito della nuova viabilità prevista per migliorare la fruizione del centro di San Domenico (schede V S02 e V S03).Tale intervento, in sinergia è pensato in sinergia con il parcheggio dell'Autosilo 3 (scheda VP02) e il parcheggio multipiano nei pressi della stazione di Valle della Telecabina.

Il progetto è inserito nel quadro degli interventi necessari a garantire una migliore accessibilità a San Domenico, che rappresenta la «porta» di accesso principale per la fruizione turistica della dorsale infrastrutturale.

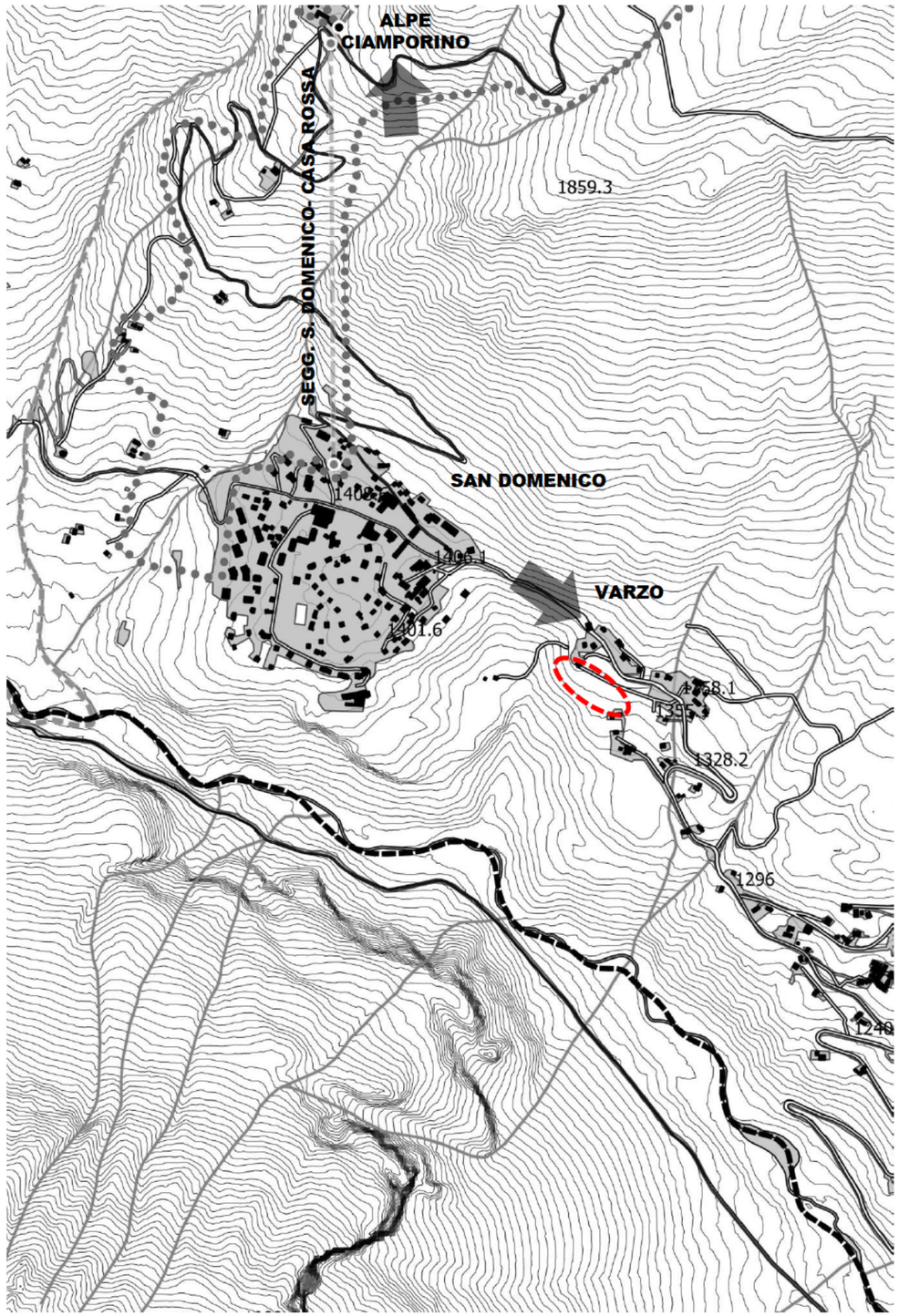
In relazione all'offerta turistica sia invernale che estiva, l' intervento permetterà il miglioramento dell'attuale situazione dei parcheggi, che durante le giornate di massimo afflusso costituisce una criticità che si ripercuote sulle arterie viabilistiche ed all'interno del centro abitato.

DATI TECNICI

SUPERFICIE STIAMATA	7800 mq
POSTI AUTO A RASO IN PROGETTO	300

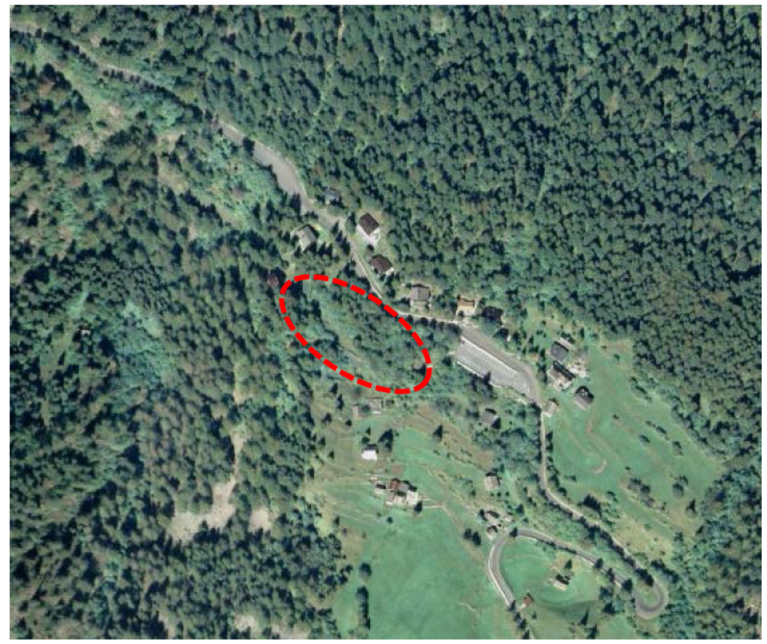
NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO - 1 : 10.000

1



2

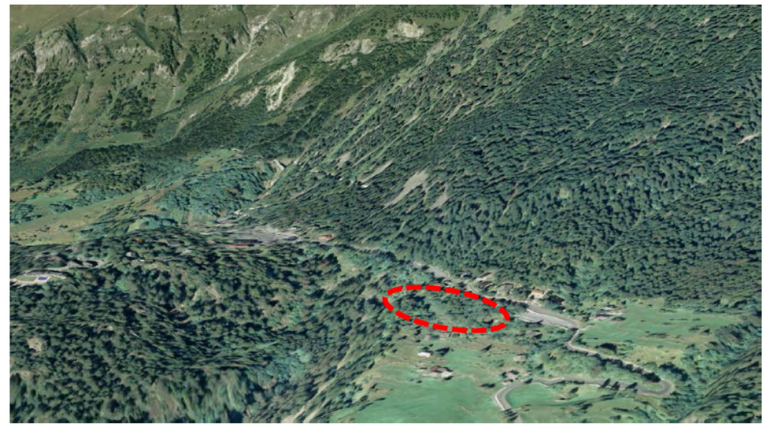


FIG.1 INDIVIDUAZIONE SU FOTO AEREA
FIG.2 IMMAGINE DA SOFTWERE ARPA (GEO3D)

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

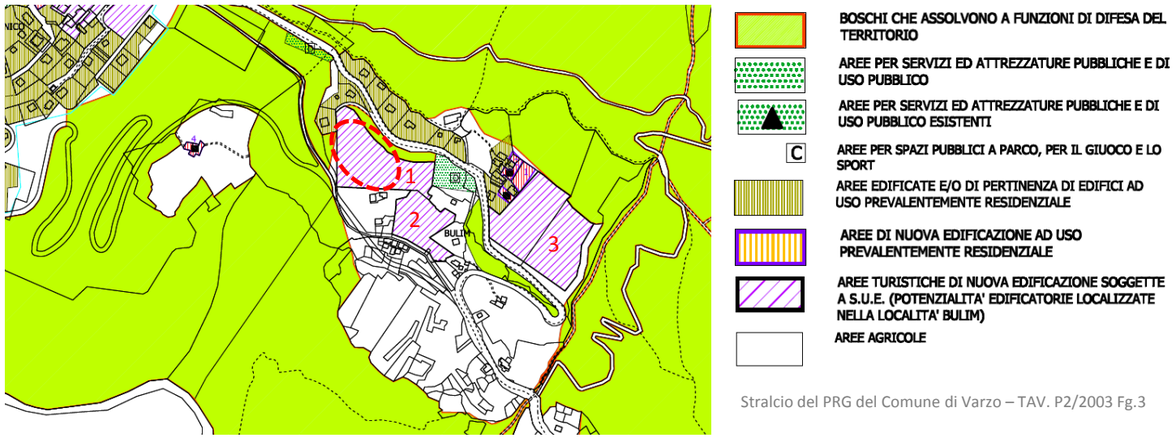
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Villaggi di montagna, art.40 (m.i.12) NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Aree turistiche di nuova edificazione» art. 33 delle NTA



Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. P2/2003 Fg.3

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC, l'intervento potrà essere realizzato in variante, per l'adeguamento delle destinazioni d'uso, o nell'ambito della definizione del Programma Integrato di Sviluppo Turistico Unico, attualmente previsto per le aree 1,2 e 3 individuate in località Bulim. Nel primo caso si propone l'inserimento di un'area a servizi ed attrezzature pubbliche di uso pubblico, con superficie a servizi minima di (300 posti x 26 mq = 7.800 mq) per parcheggi a raso. Nella seconda ipotesi, si prevede una maggiorazione della superficie standard a parcheggi sull'area individuata, in prossimità della strada, con una parziale ricollocazione della Sul prevista dal Piano Integrato (art. 33 delle NTA) in area agricola prospicente. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Valutare il dimensionamento previsionale rispetto alla funzione (residenti, fruitori regolari, occasionali) e considerare opzioni progettuali adeguate e rispettose dell'ambiente naturale ad esempio per quanto riguarda la pavimentazione (impermeabilità), protezione (ombreggiamento con PF o alberi).

Porre particolare attenzione alla fruibilità dello spazio attraverso opportuno dimensionamento delle vie di accesso e degli spazi di manovra necessari, così come alla mobilità pedonale (in arrivo e in partenza) affinché avvenga in totale sicurezza.
Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato).

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici e geomorfologici

I terreni individuati per la realizzazione di una nuova area a parcheggio, sono situati al margine Sud-orientale dell'abitato di San Domenico, lungo il pendio dolcemente acclive che digrada verso la profonda incisione del T. Cairasca, con presenza del substrato roccioso estesamente affiorante e subaffiorante.
Il pendio dolcemente acclive risulta delimitato, verso Sud e Sud-Est, da un orlo morfologico piuttosto netto, con sottostante scarpata rocciosa, avente un altezza di qualche decina di metri, localmente caratterizzata da distacchi di porzioni lapidee.
I parcheggi verranno realizzati «a raso»; l'unico elemento di pericolosità geomorfologica, è rappresentato dall'orlo di scarpata che delimita il terrazzo morfologico, dal quale si dovrà mantenere un'idonea distanza di sicurezza.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*.
Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova a S-E dell'abitato di San Domenico, ad una distanza di circa 560 m dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno dell'area del parcheggio. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico), anche attraverso l'eventuale progettazione di barriere acustiche. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il parcheggio si trova in un ambiente già antropizzato a circa 560 m dal SIC/ZPS e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico nidificanti sul fondvalle della Val Cairasca sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*), mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo *(Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento si colloca in un'area parzialmente boscata inframmezzata a colture prative, adiacente all'abitato di San Domenico. Il bosco è costituito da un lariceto con assenza rilevante di sottobosco. Pur trattandosi di un lariceto, la sua monospecificità, unita all'assenza di strato arbustivo tende ad escludere la sua attribuzione all'habitat comunitario 9420. Per l'esecuzione dell'intervento dovrà prevedersi l'abbattimento di soggetti di larice in un bosco in cui la densità attuale è di circa 250 piante/ha.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 1.260.000,00 € (Costo parametrico: 120 €/mq x 10.500mq; stimati 35 mq per posto auto).
L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

AUTOSILO 3 - SAN DOMENICO

500 POSTI AUTO

V P02

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, San Domenico 1380 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di parcheggio multipiano ad ovest di San Domenico, in connessione con il parcheggio multipiano in costruzione nei pressi della stazione di valle della telecabina.

L'intervento sarà connesso alla strada principale (scheda VS02) e ad un nuovo parcheggio a raso (scheda VP01) tramite una bretella che mira a riorganizzare la viabilità e concentrare i flussi viabilistici all'esterno del centro abitato.

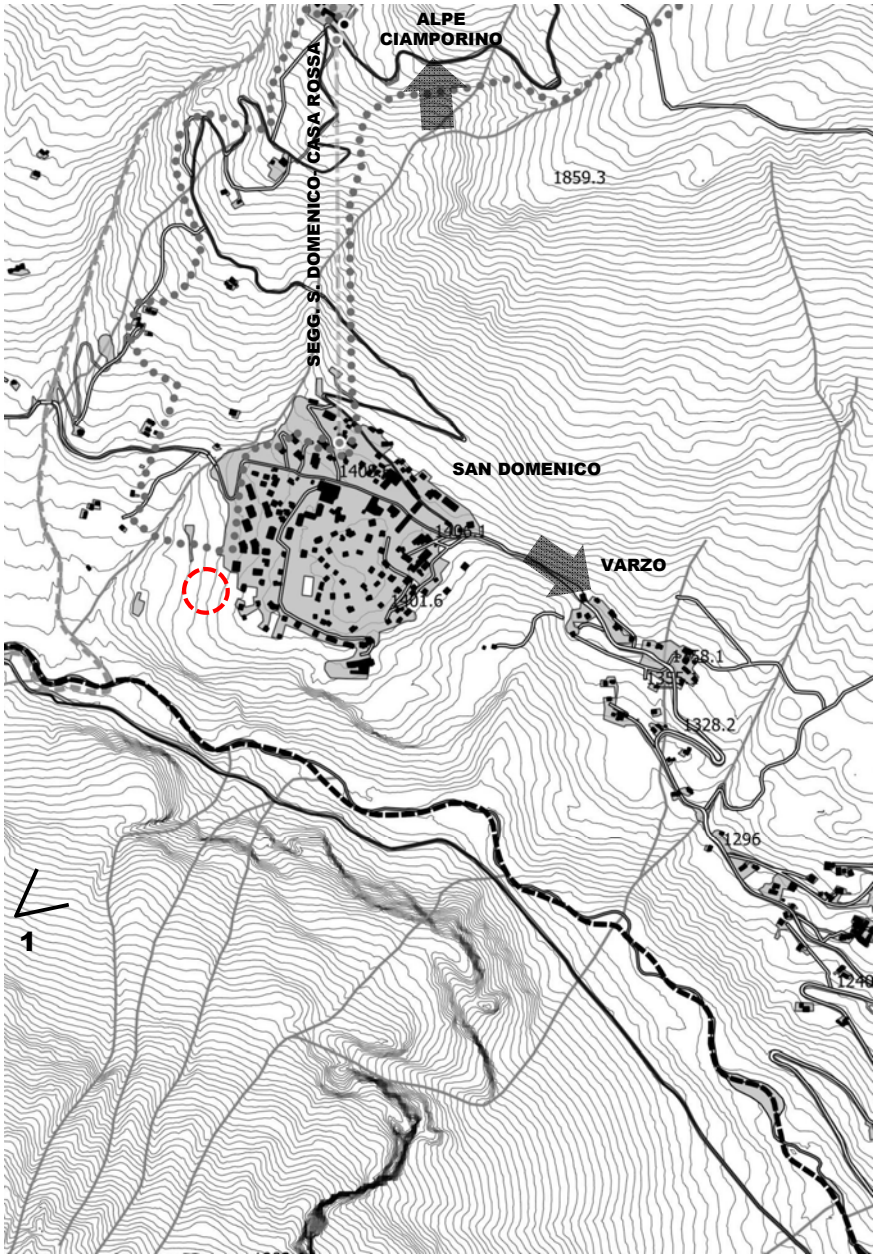
Il progetto si colloca nell'ambito degli interventi di risistemazione dei parcheggi a San Domenico, in relazione all'offerta turistica sia invernale che estiva. Tale intervento permetterà inoltre, il miglioramento dell'attuale situazione dei parcheggi, che durante le giornate di massimo afflusso costituisce criticità che si ripercuote lungo le arterie viabilistiche e all'interno del centro abitato.

DATI TECNICI

POSTI AUTO	500
SUPERFICIE A SERVIZI	12.500 mq

NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10 000

ORTOFOTO

1

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

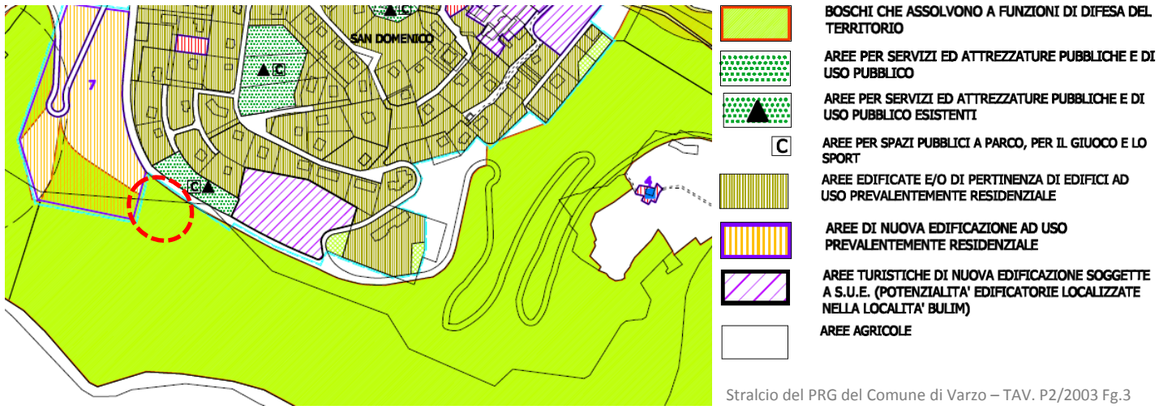
L'intervento ricade in area individuata dal PPR vigente con le componenti ed i beni paesaggistici seguenti:

- Aree di montagna, art.13 NDA
- Villaggi di montagna, art.40 (m.i.12) NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Boschi che assolvono a funzione di difesa del territorio» art.35 delle NTA



Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. P2/2003 Fg.3

Usi civici

Terreno gravato da uso civico: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.

Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 15/02/1934.

Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC è richiesta una variante di adeguamento nell'ambito delle destinazioni d'uso insistenti su zona boscata (art. 35 NTA); si propone l'inserimento di un'area a servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico con superficie a servizi minima di 12.500 mq per parcheggi in struttura. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC
- Attivazione di verifica alla procedura di V.I.A. (categoria B3 n.7)
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

La previsione di un parcheggio multipiano non deve escludere la possibilità di risolvere il tema progettuale con soluzioni anche diverse ma adeguate (ad esempio con una soluzione semi-interrata), garantendo la migliore fruibilità in ingresso, in uscita e nelle manovre di parcheggio.

Assicurare i percorsi pedonali in sicurezza. Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato)

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOMORFOLOGICI E GEOTECNICI

Il nuovo parcheggio multipiano, verrà realizzato ad Ovest dell'abitato di San Domenico ed a Sud rispetto alla Stazione di Valle della Telecabina S. Domenico-Ciamporino, anch'essa dotata di parcheggio multipiano; l'area a parcheggio, che verrà servita da una bretella stradale che si svilupperà al margine meridionale dell'abitato, verrà realizzata lungo in un settore di pendio parzialmente boscato, ascritto in parte alla Classe II ed in parte alla Classe IIIA di sintesi della pericolosità geomorfologica ed idoneità all'utilizzazione urbanistica, sovrastante il depuratore di S. Domenico, posto più a valle.
Il pendio in esame, è caratterizzato dalla presenza di materiali di copertura, dati da depositi colluviali e da una coltre detritica vegetata, a scheletro lapideo, avente spessori irregolari, generalmente ridotti, a ricoprire il sottostante substrato roccioso,
La costruzione del nuovo parcheggio multipiano seminterrato, analogamente a quello attualmente in costruzione più a Nord, comporterà lo sbancamento dei depositi di copertura e la parziale demolizione del substrato roccioso, pertanto, a supporto della progettazione, dovranno essere eseguite una serie di indagini geognostiche (quali sondaggi a carotaggio continuo) in maniera da quantificare le caratteristiche geomeccaniche ed il grado di fratturazione del substrato roccioso, verificando la possibile presenza di fasce con roccia fratturata.

ASPETTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, macchine per micropali, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049* Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella parte S-W dell'abitato di San Domenico (area pertanto già soggetta a disturbo antropico) ad una distanza di circa 280 m dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza parzialmente contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno dell'autosilo. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico), anche attraverso l'eventuale progettazione di barriere acustiche (si osserva che la particolare geometria dell'autosilo – intrinsecamente schermante - potrà determinare una riduzione degli impatti sonori in rapporto alla situazione attuale dei parcheggi all'aperto). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'autosilo si trova in un ambiente già antropizzato a circa 280 m dal SIC/ZPS e quindi l'aumento dell'incidenza acustica sarà parzialmente limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico nidificanti sul fondvalle della Val Cairasca sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*), mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo *(Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento si colloca in un'area boscata adiacente all'abitato di San Domenico. Il bosco è costituito da un lariceto gestito a parco con assenza rilevante di sottobosco. Pur trattandosi di un lariceto, la sua monospecificità, unita all'assenza di strato arbustivo tende ad escludere la sua attribuzione all'habitat comunitario 9420. Per l'esecuzione dell'intervento dovrà prevedersi l'abbattimento di numerosi larici in un bosco in cui la densità attuale è di circa 250 piante/ha.

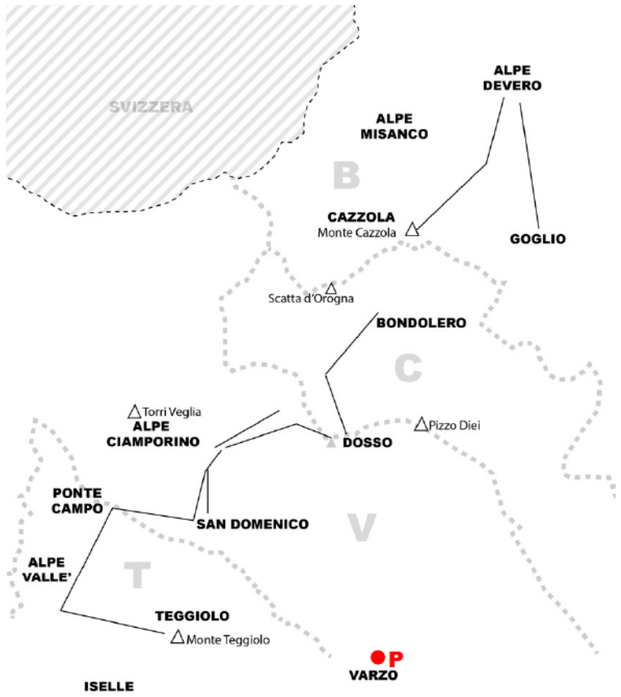
MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 10.500.000,00 € (Costo parametrico: 750 €/mq x 14.000mq; stimati 28mq per posto auto)
L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

PARCHEGGI VARZO

280 POSTI AUTO

V P03



LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, 490 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di parcheggi a raso e di una fermata dei bus nella parte sud-est di Varzo.

Il progetto è inserito nel quadro degli interventi necessari a garantire una migliore accessibilità a San Domenico, che rappresenta la «porta» di accesso principale per la fruizione turistica della dorsale infrastrutturale, ma anche per migliorare la dotazione a parcheggi nel Comune di Varzo in relazione al campo sportivo, dall'altro lato della linea ferroviaria.

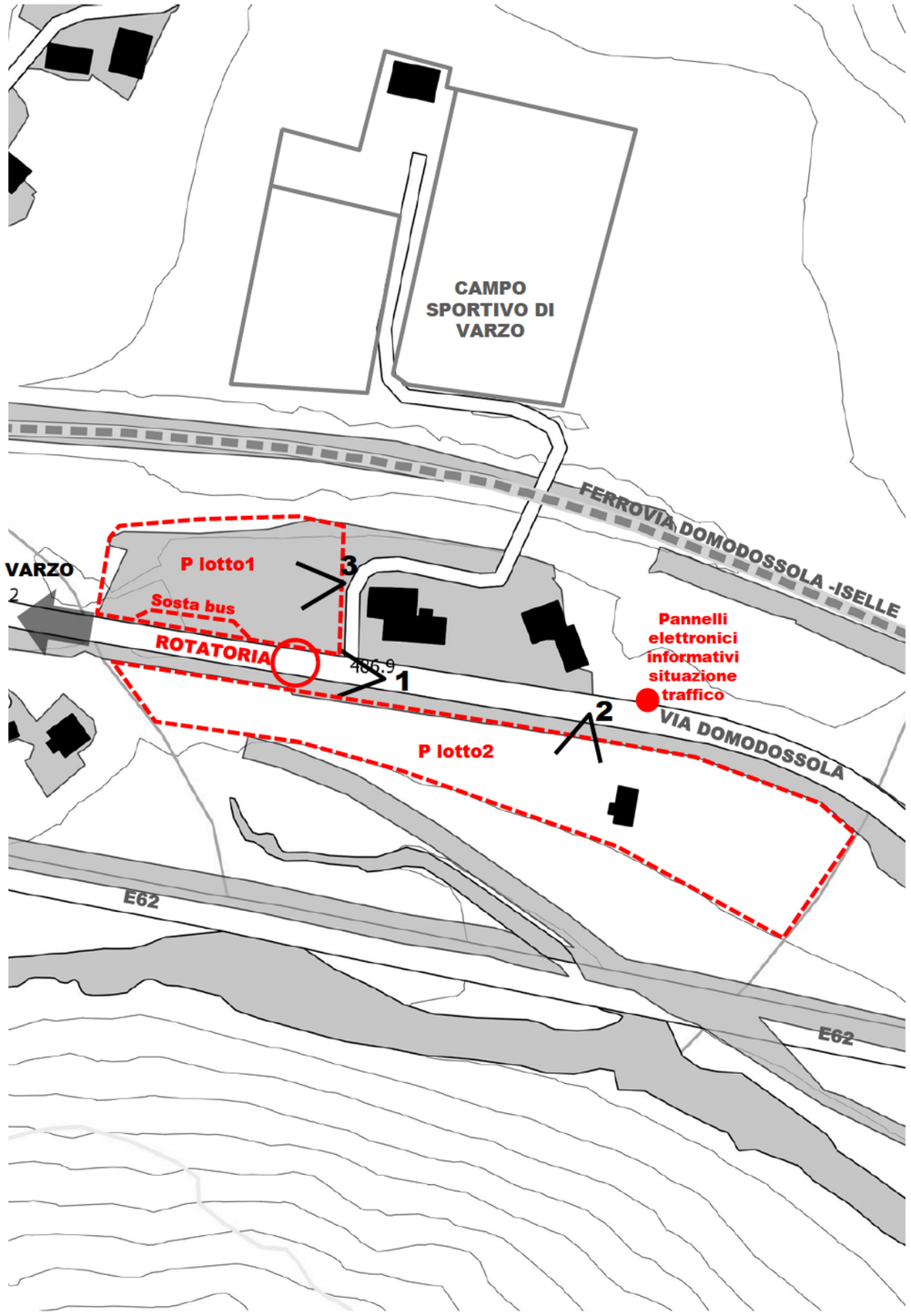
Il progetto, in relazione all'offerta turistica invernale, permetterà l'attestamento delle automobili appena fuori dal centro abitato di Varzo ed il raggiungimento di San Domenico a mezzo di navette. Nel complesso l'intervento permetterà il miglioramento dell'attuale situazione dei parcheggi a San Domenico, che durante le giornate di massimo afflusso costituisce una criticità per le arterie viabilistiche. Il parcheggio permetterà inoltre l'utilizzo del polo sportivo come luogo in cui ospitare eventi sportivi o fieristici.

DATI TECNICI

SUPERFICIE STIMATA	9800 mq
Lotto1	6800 mq
Lotto2	3000 mq
NUMERO POSTI AUTO STIMATI	280

NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO - 1 : 2.000

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) le fasce di rispetto dei fiumi 150 m

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

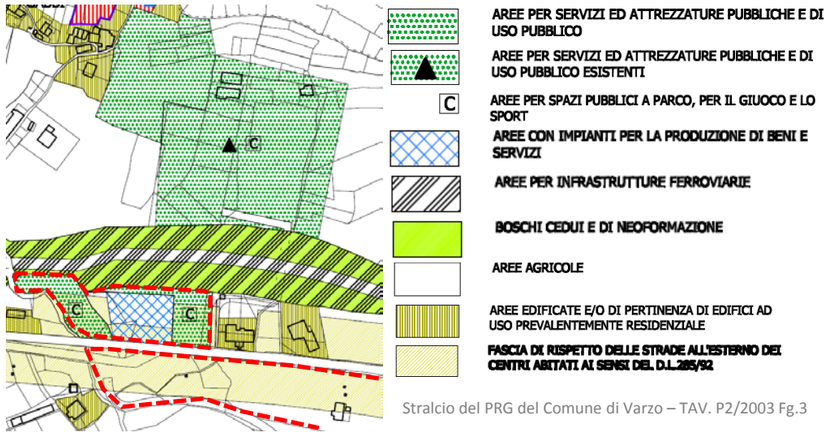
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Praterie - prato-pascoli - cespuglieti, art.19 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Area Agricola» art. 34 delle NTA, con possibilità di rientrare in «Boschi che assolvono la difesa del territorio» disciplinata all'art. 35 delle NTA



Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. P2/2003 Fg.3

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico.

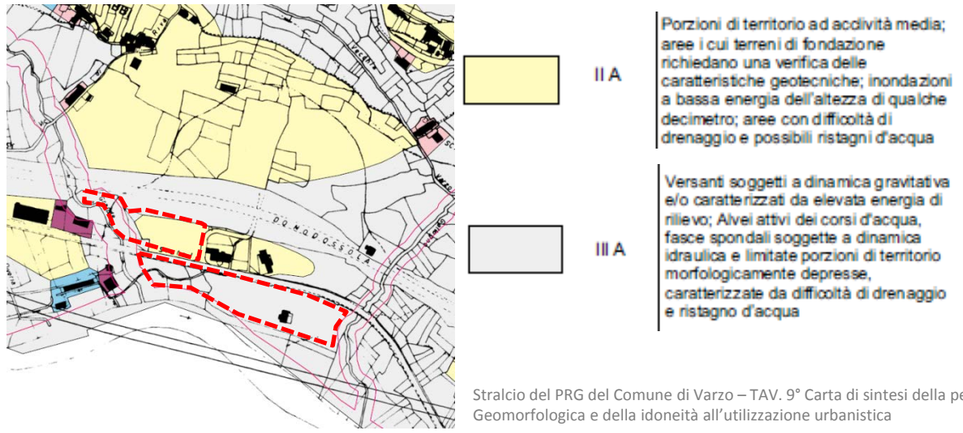
Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC è richiesta una variante di adeguamento nell'ambito delle destinazioni d'uso; si propone l'inserimento di un'area «a servizi ed attrezzature pubbliche di uso pubblico» (art. 22 NTA) su terreno al momento denominato «aree con impianti per la produzione di beni e servizi»(art. 30 NTA). La superficie a servizi individuata di circa 9800 mq sarebbe destinata a parcheggi. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI



Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. 9° Carta di sintesi della pericolosità Geomorfologica e della idoneità all'utilizzazione urbanistica

Le aree sono adiacenti il tracciato dell'ex S.S. n. 33, a Sud-Est del campo sportivo di Varzo capoluogo, e sono situatie a Sud della Loc. Gabbi, in corrispondenza dell'ex area di discarica di materiale inerte di lavorazione lapidea (fanghi di segagione), ormai inattiva, superficialmente coperta dal "capping" e vegetata. Attualmente l'area è invasa da vegetazione erbacea ed arbustiva infestante; a lato del margine occidentale dell'area individuata per la formazione del parcheggio, è inoltre presente un traliccio della linea di alta tensione ENEL.

Le aree sono poste nella parte bassa del versante montano, digradante verso il fondovalle del T. Diveria e sono costituite da una fascia di terreni, allungati in direzione Est-Ovest, adiacenti i lati Sud e Nord dell'ex. S.S. n. 33. e posti in fregio alla scarpata digradante verso l'incisione attiva del T. Diveria e del Rio Grande.

Geologicamente, le aree sono impostate al margine meridionale dell'apparato di conoide del Rio Gallogno, in un settore in cui i materiali di tale conoide, risultano interdigitati a quelli della conoide del Rio di Varzo (o Rio Grande), formando un unico apparato coalescente che, verso valle, è stato ripetutamente eroso dall'attività del T. Diveria, che ha modellato i vari orli di scarpata morfologica che contornano la zona attiva dell'alveo unicursale. Nell'ambito delle aree in esame, la morfologia originaria del pendio ed i materiali alluvionali, sono stati successivamente obliterati, con la messa a deponia di materiali di lavorazione lapidea, prevalentemente costituiti in parte da fanghi di segagione, oltre, presumibilmente, a vari materiali inerti di sfrido di lavorazione lapidea.

Il progressivo accumulo di tali materiali ha modellato l'attuale morfologia dell'area, costituita da una fascia di terreni subpianeggianti, allungata in direzione Est-Ovest e parallela al tracciato dell'ex S.S. n. 33, di ampiezza compresa tra pochi metri, fino a quasi 30 m, delimitata, sul lato di valle, da un orlo di scarpata, formata dagli stessi materiali di riporto, digradante verso il T. Diveria, con acclività variabile, maggiore presso il margine occidentale dell'area individuata dalle previsioni infrastrutturali e più dolce presso il margine orientale; il basamento del traliccio dell'ENEL (6.0 m x 4.0 m), precedentemente citato, è posto alla sommità di tale orlo di scarpata (settore occidentale).

L'intera fascia di terreni subpianeggianti, così come la sottostante scarpata, sono estesamente colonizzati da vegetazione infestante erbacea ed arbustiva; alla base della scarpata, inoltre, esiste un'estesa opera di difesa spondale, costituita da un'imponente scogliera in blocchi di cava squadrati, localmente cementati tra loro, alta circa 6 m, che costituisce una valida protezione dei terreni posti a tergo, dall'azione erosiva delle acque di piena del T. Diveria.

L'altra porzione di area prescelta è ubicata a monte del tracciato stradale, con andamento subpianeggiante, sterrata, adibita a parcheggio a servizio del vicino campo di calcio.

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Doppio sito individuato lungo via Domodossola a poco più di un chilometro dall'uscita da sud della SS33, lato nord, verso la ferrovia (lotto 1) e lato sud (lotto 2). Il sito rappresenta la prima opportunità per i flussi in arrivo dall'autostrada e la segnaletica descrittiva ed a PMV dovrà essere particolarmente chiara. Si raccomanda di individuare la postazione della messaggistica sufficientemente anticipata affinché i conducenti abbiano modo di comprendere le informazioni, effettuare la scelta ed eseguire le manovre necessarie.
Due peculiarità fisiche sono costituite da:

- la disponibilità (ad oggi non adibita a strada) di un sottopasso ferroviario che collega l'area al campo sportivo (lotto 1);
- la presenza di un traliccio dell'alta tensione dall'altro lato della strada (lotto 2).

Si raccomanda altresì :

- uno studio attento delle manovre di ingresso ed uscita, che favoriscano un ingresso fluido non rallentato dalla manovra di parcheggio in modo da evitare la formazione di accodamenti lungo via Domodossola;
- un disegno che agevoli le manovre in svolta a sinistra (eventualmente con una rotatoria)
- posizionare gli ingressi e le uscite in modo che l'edificio esistente non costituisca ostacolo – neanche visivo – all'utilizzo del parcheggio

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii. *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova a S-E dell'abitato di Varzo, ad una distanza elevata dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà trascurabile.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno dell'area del parcheggio. Dal punto di vista normativo (L. 447/95 e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il parcheggio si trova in un ambiente già antropizzato e ad una distanza molto elevata dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà trascurabile.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento è inserito in un ambito prossimo al centro urbano, in un'area prativa con tratti di vegetazione ruderale e di invasione di vegetazione arbustiva e arborea (frassino, salice, betulla). L'area non presenta valenze naturalistiche e l'habitat non è di interesse comunitario.

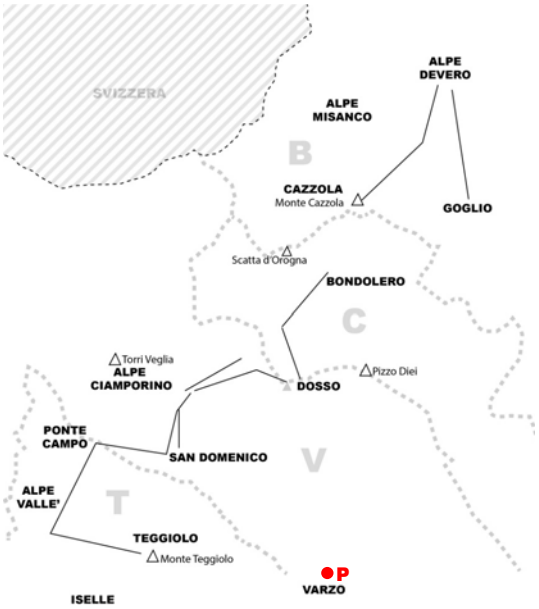
MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.
Stima dei costi : 1.476.000 €
Rotatoria: 300.000 €
Parcheggi : 1.176.000 € (costo parametrico 120 €/mq x 9.800 mq; stimati 35 mq per posto auto)
L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

PARCHEGGI VARZO

120 POSTI AUTO

V P04



LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, 490 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Realizzazione di parcheggi a raso e di una fermata dei bus nella parte est del Comune di Varzo.

Il progetto è inserito nel quadro degli interventi necessari a garantire una migliore accessibilità a San Domenico, che rappresenta la «porta» di accesso principale per la fruizione turistica della dorsale infrastrutturale, ma anche per il miglioramento della dotazione a parcheggi nel Comune di Varzo nell'area del cimitero.

Il progetto, in relazione all'offerta turistica invernale, permetterà l'attestamento delle automobili nel centro abitato di Varzo ed il raggiungimento di San Domenico a mezzo di navette. Per quanto riguarda la stagione estiva, il parcheggio potrà essere utilizzato nell'ambito dell'organizzazione di eventi e manifestazioni.

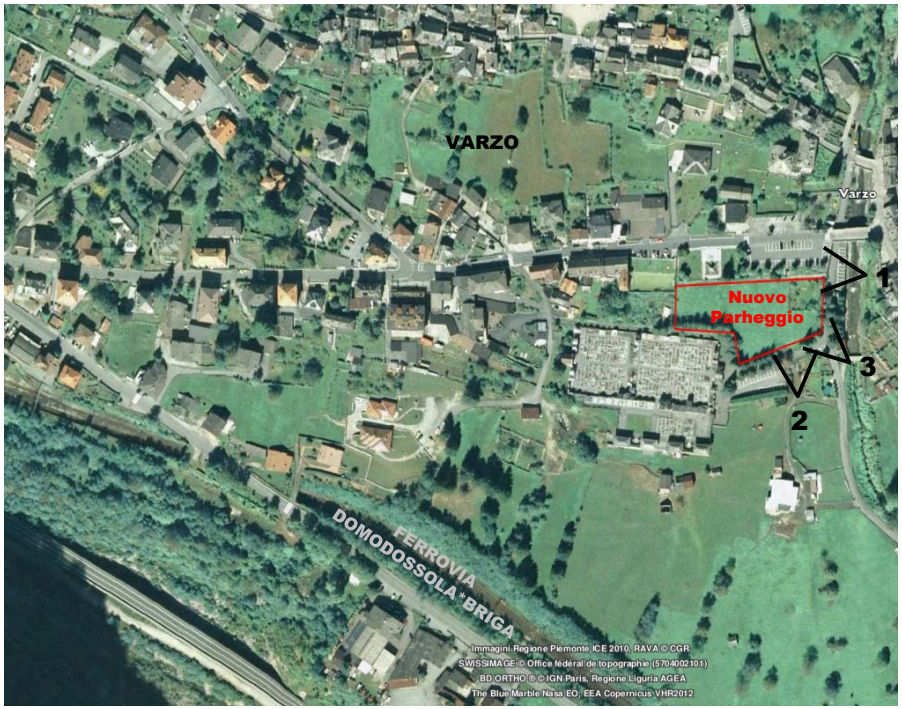
Tale intervento permetterà inoltre, il miglioramento dell'attuale situazione dei parcheggi a San Domenico, che durante le giornate di massimo afflusso presenta criticità lungo le arterie viabilistiche .

DATI TECNICI

SUPERFICIE STIMATA	4200 mq
NUMERO POSTI AUTO STIMATI	120

NESSUNA INTERFERENZA CON

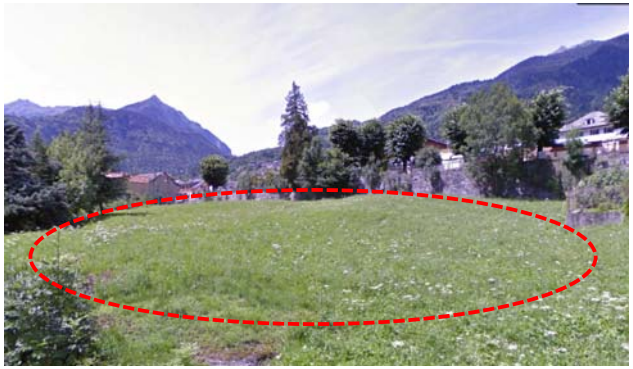
PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA SU FOTO AEREA CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO

1

2



3

FIG.1 FOTO LARGO VIALE CASTELLI
FIG.2 FOTO DA PARCHEGGIO AREA CIMITERIALE
FIG.3 FOTOGRAFIA DA STRADA FRAZIONE RIVA

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) le fasce di rispetto dei fiumi 150 m

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

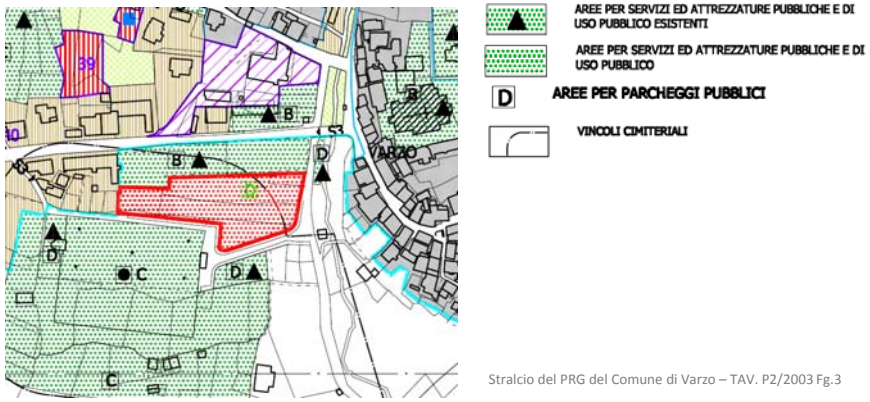
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art.14 NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti art. 19 NDA
- Luoghi di villeggiatura e centri di loisir art. 26 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico» art. 21 delle NTA.



Stralcio del PRG del Comune di Varzo – TAV. P2/2003 Fg.3

Usi civici

Terreno non gravato da uso civico.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR.

Relativamente al PRGC l'intervento rientra nelle previsioni del Piano, che identifica tale area per la realizzazione di attrezzature e servizi pubblici.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Il sito individuato è in prossimità di via Castelli, vicino al cimitero. Si raccomanda lo studio di un percorso di accesso ed uscita funzionale alla dimensione, vista la differenza di quota tra il lato nord ed il lato ovest. Integrare il sistema di segnalazione a PMV per un adeguato utilizzo nei giorni di massima affluenza.Un sistema di navette opportunamente collegato con gli altri bacini di sosta remota deve essere programmato per agevolare l'utilizzo del parcheggio. Valutare il dimensionamento previsionale rispetto alla funzione (residenti, fruitori regolari, occasionali) e considerare opzioni progettuali adeguate e rispettose dell'ambiente naturale ad esempio per quanto riguarda la pavimentazione (impermeabilità), protezione (ombreggiamento con PF o alberi).

Porre particolare attenzione alla fruibilità dello spazio attraverso opportuno dimensionamento delle vie di accesso e degli spazi di manovra necessari, così come alla mobilità pedonale (in arrivo e in partenza) affinché avvenga in totale sicurezza.

Provvedere ad un sistema di monitoraggio ed infomobilità (integrato e coordinato).

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il nuovo parcheggio verrà realizzato nei pressi del cimitero di Varzo capoluogo e dell'esistente area a parcheggio, a servizio dello stesso cimitero, in sponda destra dell'incisione del Rio Grande, nell'ambito di terreni prativi dolcemente acclivi, geologicamente impostati sulla porzione medio-apicale dell'apparato di conoide di tale corso d'acqua.

Così come risulta dagli elaborati geologici del PRGC vigente di Varzo, la porzione orientale dell'area a parcheggio, prossima all'alveo del Rio Grande, canalizzato artificialmente in questa tratta del conoide, è stata ascritta alla Classe IIIA di pericolosità geomorfologica ed idoneità all'utilizzazione urbanistica (conoide classificata a pericolosità moderata CAm2), mentre la porzione occidentale, che si svilupperà a monte dell'area cimiteriale, risulta ascritta alla Classe II (porzione di conoide stabilizzata naturalmente).

La nuova area a parcheggio verrà realizzata «a raso», risultando perfettamente compatibile con l'assetto geologico e geomorfologico dei luoghi, comportando la prevedibile realizzazione di strutture in elevazione (muri di sostegno); la progettazione dovrà essere supportata da una relazione geologica e geotecnica, che verifichi l'effettivo grado di pericolosità idraulica derivante dall'attività del Rio Grande, e fornisca la caratterizzazione geotecnica dei terreni di fondazione.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, impastatrici, pompe per getti cemento, martelli pneumatici, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii. *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova nella parte S dell'abitato di Varzo, ad una distanza di oltre 6 km dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà pressoché nulla vista la distanza e la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dai movimenti veicolari all'interno dell'area del parcheggio. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'area del parcheggio (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il parcheggio si trova in un ambiente già antropizzato e ad una distanza di oltre 6 km dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà nulla.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento è inserito in un ambito urbano privo di valenze naturalistiche.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.

Stima dei costi : € 504.000 (costo parametrico 120 €/mq x 4.200 mq; stimati 35 mq per posto auto).

L'attuazione di tale intervento potrebbe rientrare nell'ambito delle opere di compensazione o essere considerato a scomputo di eventuali oneri di urbanizzazione.

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, San Domenico, 1375 - 1940 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

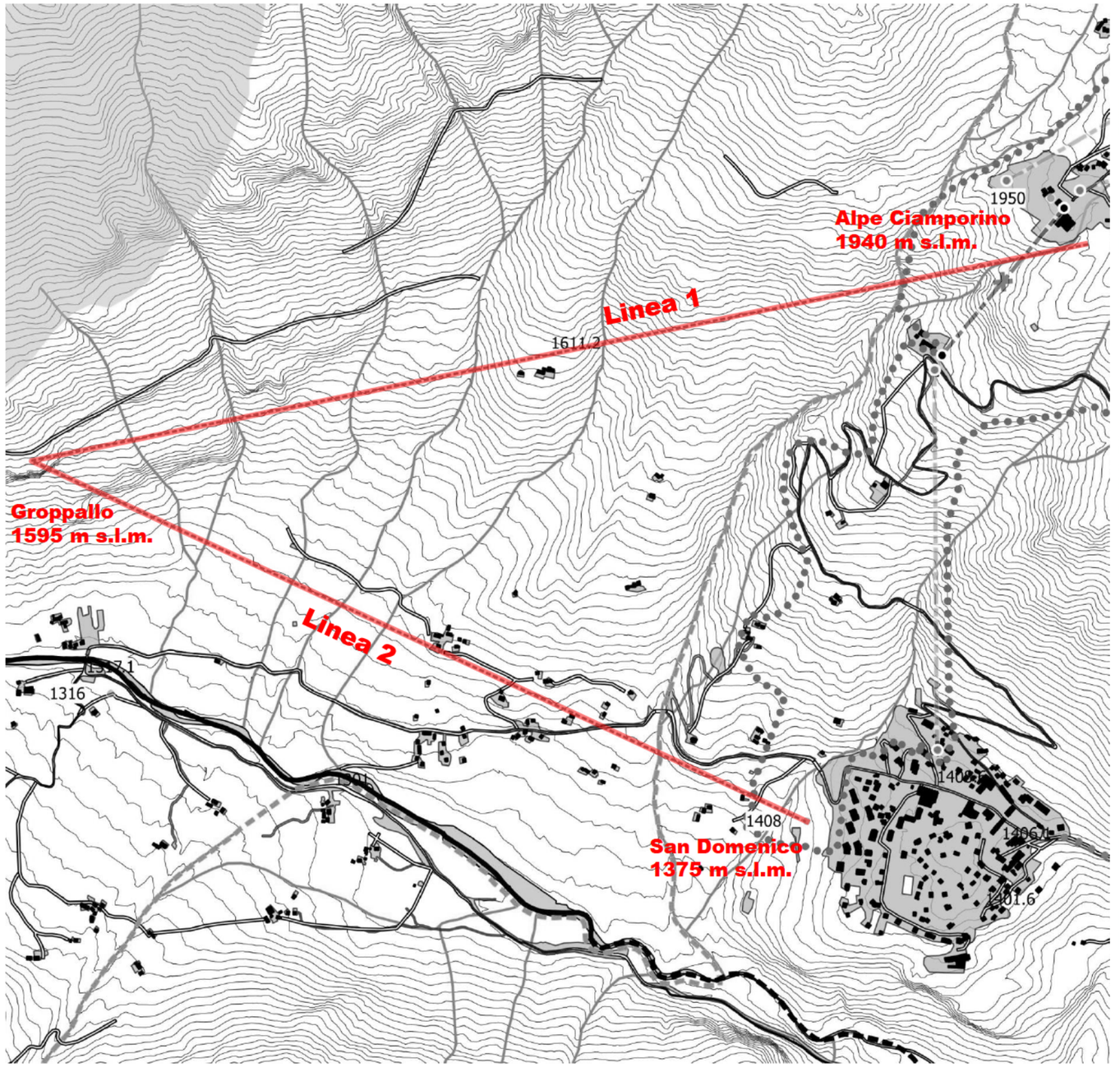
Realizzazione di un impianto ricreativo denominato «zip-line».
Esso si compone di due tratte di volo: la prima (denominata Linea 1) con partenza dall'Alpe Ciamporino ed arrivo a Groppallo, la seconda (denominata Linea 2) con partenza dall'arrivo della Linea1 sul versante di Groppallo ed arrivo sulla stazione di valle della telecabina S.Domenico-Casa Rossa-Alpe Ciamporino.
Il percorso su fune, permette una discesa panoramica sulla Val Cairasca, attraversando anche boschi. Il funzionamento si basa esclusivamente sullo sfruttamento della gravità e non comporta sostegni intermedi o disboscamenti.
L'impianto rientra nel Quadro degli interventi fra quelli volti allo sviluppo della fruizione turistica estiva fra le Valli Divedro e Antigorio.

DATI TECNICI

LUNGHEZZA LINEA 1	2100 m
DISLIVELLO LINEA 1	345 m
LUNGHEZZA LINEA 2	1721 m
DISLIVELLO LINEA 2	220 m
QUOTA STAZIONE MONTE	1940 m
QUOTA STAZIONE INTERMEDIA	1595 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1375 m

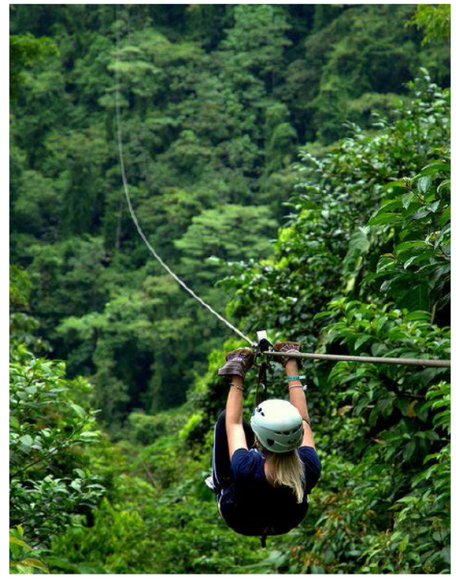
INTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10 000

ESEMPI DI INTERVENTO IN CONTESTI SIMILI



VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1

d) le montagne per la parte eccedente 1600 m slm
f) i parchi e le riserve nazionali o regionali nonché i territori di protezione esterna dei parchi
g) i territori coperti da foreste e da boschi
h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

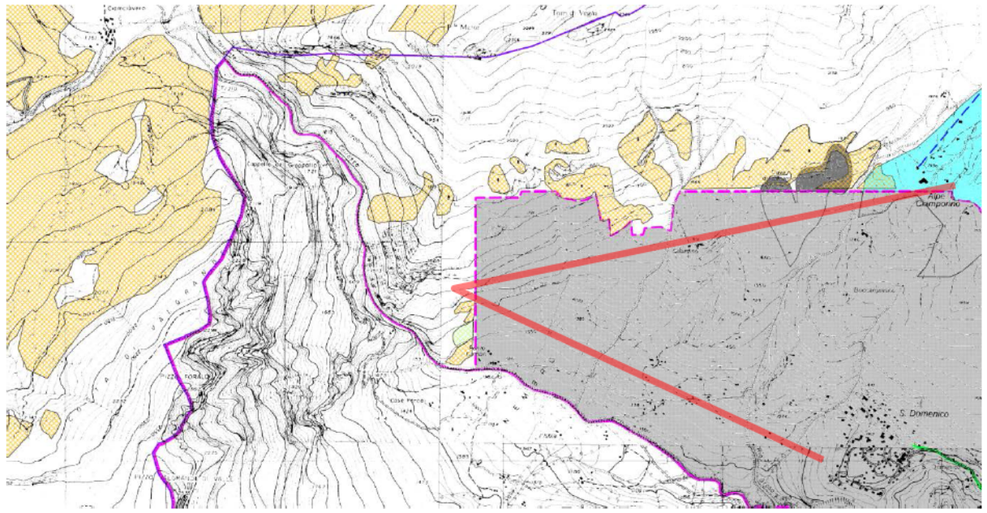
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

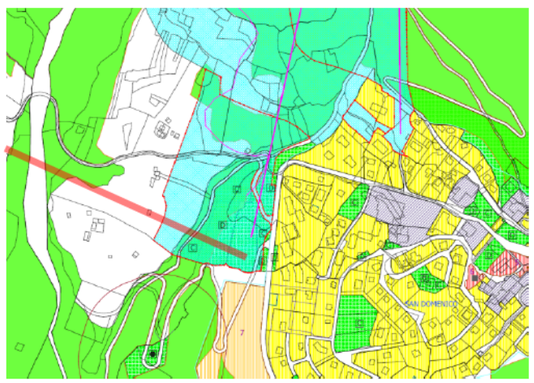
- Aree di montagna, art.13 NDA
- Praterie rupicole, prato-pascoli, cespuglieti, art.19 NDA
- Territori coperti da foreste e boschi – art.16 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Zona: «Aree delle piste da sci» art.37, «Pascoli d'alta quota, macereti, rocce affioranti» art. 34 delle NTA, con sorvolo su «Boschi cedui e di neoformazione» art. 35 delle NTA ed «Aree agricole» art. 34 delle NTA.
- Aree di sviluppo montano: parzialmente compreso per partenza Alpe Ciamporino ed arrivo S. Domenico





Stralcio del PRG del comune di Varzo – TAV. P1/2003 Fg.2

PASCOLI D'ALTA QUOTA, MACERETI, ROCCE AFFIORANTI

AREE BOSCATE CLASSIFICATE AI SENSI DELL' ART. 30 DELLA L.R. 56/77

DELIMITAZIONE DELLE AREE RAPPRESENTATE IN SCALA 1:2000 (TAVOLE P2/2003)

PISTE DA SCI E IMPIANTI DI RISALITA

Stralcio PRG-VARIANTE SEMPLIFICATA del comune di Varzo – TAV. B541-13

AREE AGRICOLE

BOSCHI CEDUI E DI NEOFORMAZIONE

AREE DELLE PISTE DA SCI

Usi civici

Terreno gravato da uso civico: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.
Richiesta procedura per lo svincolo o la concessione d'uso.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Relativamente al PRGC è richiesta una variante nell'ambito dell'adeguamento delle aree sciabili e di sviluppo montano (L.R. 2/2009); si propone l'inserimento di una piccola zona «aree sciabili e di sviluppo montano» in prossimità dell'appoggio per la zip-line su Groppallo (attrezzature accessorie - art. 37 NTA). Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento non è espressamente configurato, ma potrebbe confliggere con l'art.3. comma z) relativo al sorvolo a quote inferiori di 500 metri dal suolo, salvo specifica deroga rilasciata dal soggetto gestore. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente
- Attivazione procedura di verifica V.I.A. (categoria B1 n.11)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici, gruppi elettrogeni…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dalle stazioni a monte e a valle e dal movimento delle carrucole sul cavo d'acciaio, dal vociare degli avventori. Tali impianti saranno progettati al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'impianto si trova parzialmente all'interno del SIC/ZPS ma verranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca sul fondovalle della Val Cairasca, caratterizzato da habitat moderatamente antropizzati, con aree urbanizzate, prati da sfalcio (habitat 6520), e filari di soggetti arborei di Betulla, Frassino e sorbo e formazioni di boscaglie di invasione riferibili alla tipologia dell'Acero frassineto.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico qui nidificanti sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*), mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo *(Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate.

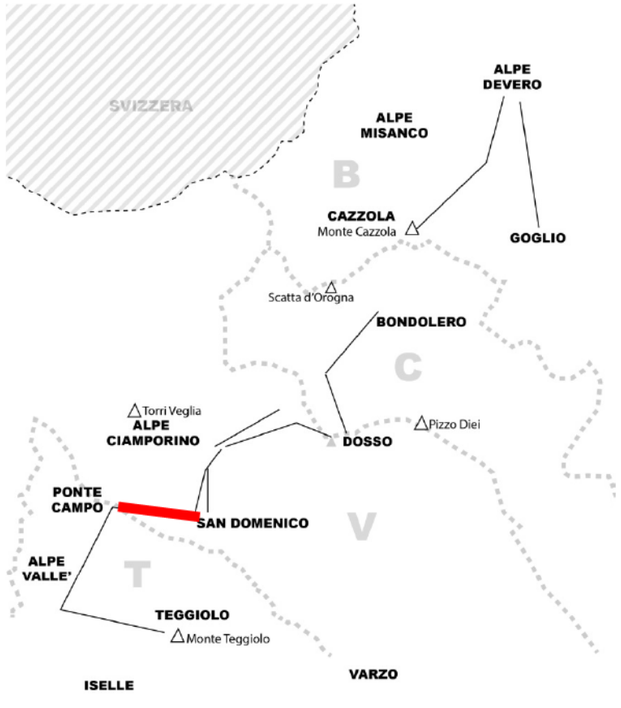
APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Descrizione dell'impianto

La zip-line è disegnata per simulare il volo libero ad alta velocità, da un punto fisso ad un altro con minore altitudine, che utilizza un cavo di acciaio teso su unica campata. Alla stazione di monte gli utenti sono imbracati all'interno di imbracature a tutto corpo, posizionati orizzontalmente e assicurati al cavo mediante un carrello. Successivamente, il carrello viene rilasciato e trasporta gli utenti fino alla stazione di valle, dove si trova un apposito dispositivo frenante. Al termine della frenatura, progressiva e sicura, l'utente viene sganciato dal cavo e l'attrazione viene preparata per una nuova corsa.
Entrambe le linee sono costituite da due funi di acciaio portanti, ancorate alle estremità e distanti tra loro di 3m, liberamente percorse da due carrelli (uno per fune) che si muovono per semplice gravità. Al di sopra delle funi portanti è fissata, a dovuta distanza, una fune con palloni di segnalazione.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 350.000,00 €



LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo e Comune di Trasquera, 1408 – 1316 m s.l.m

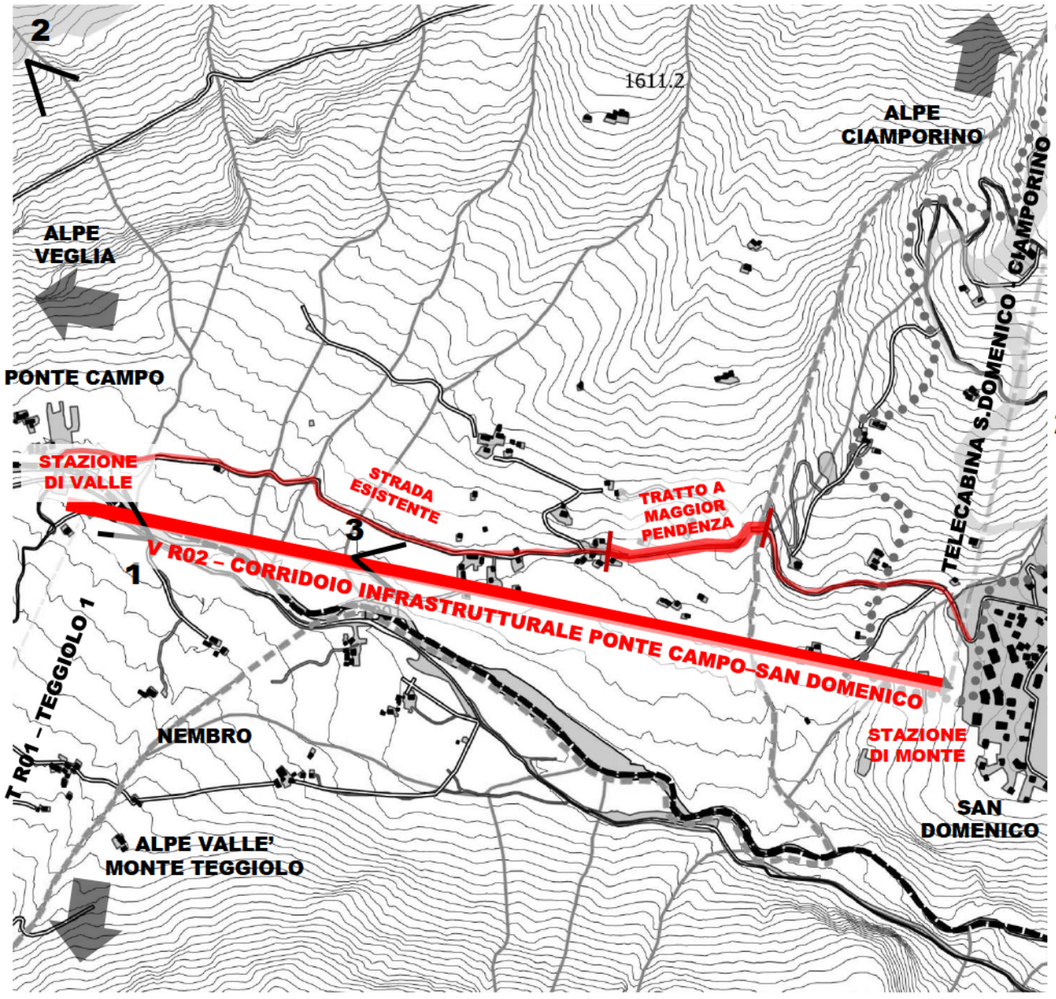
DESCRIZIONE INTERVENTO

Nell'ambito del piano strategico, il corridoio infrastrutturale Ponte Campo – San Domenico risulta essenziale per creare un collegamento diretto tra l'area di San Domenico, già infrastrutturata, e l'area del Monte Teggiolo, in previsione di espansione.

La proposta progettuale sarà da svilupparsi nelle fasi successive all'Accordo Territoriale, al fine di trovare il collegamento più idoneo da risolversi a partire dalle possibilità offerte dalla viabilità esistente o con altre soluzioni impiantistiche (es. funicolare, people mover, navette a guida automatica, cremagliera, impianto a fune, etc.).

Al momento si riportano i dati tecnici e le prime valutazioni fatte nell'ipotesi di collegamento a fune per il trasporto in salita e in discesa di sciatori e viaggiatori ordinari. La telecabina non ha pista di rientro essendo priva di dislivello. La stazione di valle ricade nel Comune di Trasquera e sarà integrata con l'impianto Teggiolo 1 (TR01); la stazione di Monte a San Domenico è integrata con la stazione della Telecabina San Domenico – Ciamporino già in costruzione.
Questa prima proposta tecnica, non esclude lo sviluppo di altre alternative progettuali fattibili che migliorino la mobilità tra Ponte Campo e San Domenico.

INTERFERENZE CON



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA - 1 : 10 000

DATI TECNICI STRADA ESISTENTE

LUNGHEZZA	1700 m
DISLIVELLO	59 m
QUOTA A VALLE	1321 m
QUOTA A MONTE	1380 m
LARGHEZZA	4-5 m
TRATTO A MAGGIORE PENDENZA:	
LUNGHEZZA	453 m
QUOTA MIN.	1336 m
QUOTA MAX.	1372 m
PENDENZA	8%

DATI TECNICI IPOTESI CON IMPIANTO A FUNE

LUNGHEZZA ORIZZONTALE	1444 m
DISLIVELLO	92 m
QUOTA STAZIONE VALLE	1316 m
QUOTA STAZIONE MONTE	1408 m
PORTATA ORARIA	2400 p/h
VELOCITA'	6 m/s
TEMPO DI PERCORRENZA	3' 54''
NUMERO DI VEICOLI TOTALI	58
NUMERO DI SOSTEGNI	12

1

2

3

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Zone a protezione speciale e Siti di importanza comunitaria (ZPS e SIC)

IT1140016 - Alpi Veglia e Devero - Monte Giove

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

c) i fiumi - i torrenti - i corsi d acqua e fasce di rispetto di 150 m
g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

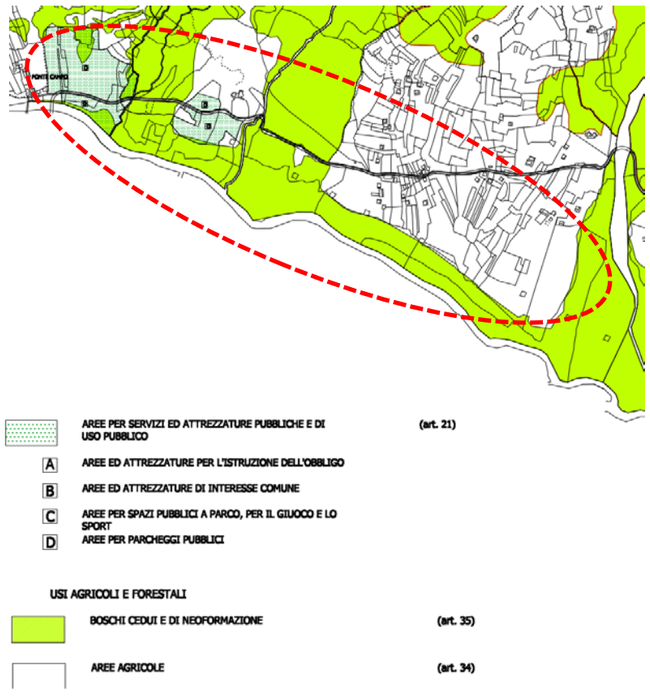
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Zona fluviale interna, art 14 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 delle NDA
- Praterie, prato-pascoli, cespuglieti, art. 19 NDA
- Alpeggi e insediamenti rurali di alta quota (art. 40) m.i. 15

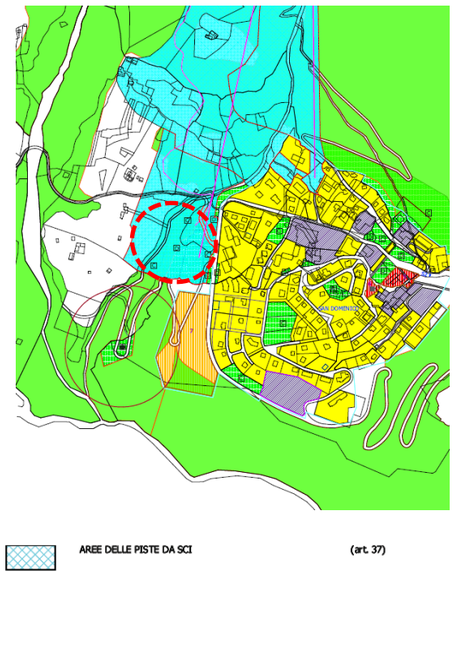
PRGC vigente

Il PRGC vigente del Comune di Varzo non individua aree di sviluppo montano per la zona di Ponte Campo.
In relazione alla stazione di monte dell'impianto in progetto occorre considerare la Variante Semplificata del PRGC di Varzo, che individua l'area sciabile e di sviluppo montano per l'impianto della Telecabina San Domenico–Ciamporino, già in costruzione. Dall'analisi del PRGC risulta che l'impianto in progetto interessa le seguenti tipologie di aree:

- Aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico (D) – Aree per parcheggi pubblici (art.21 NTA)
- Boschi cedui e di nuova formazione (art.35 NTA)
- Aree agricole (art. 34 NTA)
- Aree delle Piste da sci (art.37 NTA)

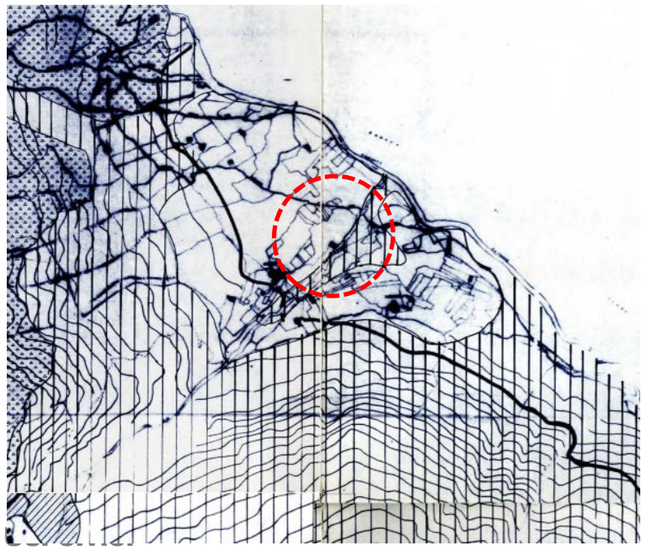


A sinistra stralcio del PRG del comune di Varzo del 2008, per la parte di Nembro e Ponte Campo



A destra stralcio della Variante semplificata del comune di Varzo del 2016, per la parte di San Domenico

Il PRGC vigente del Comune di Trasquera non individua aree di sviluppo montano per la zona di Ponte Campo.
Dall'analisi del PRGC risulta che l'impianto in progetto interessa le seguenti tipologie di aree:
- Colture E1 – Terreni ad elevata produttività (art.3.5.1 NTA)
- Boschi E3 – Aree Boscate (art. 3.5.3 NTA)



Stralcio del PRG del comune di Trasquera

Terreno gravato da uso civico nel comune di Varzo: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 15/02/1934.
Necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

Dall'analisi del PPR l'intervento risulta coerente. Vengono individuati alcuni elementi di attenzione che riguardano la zona fluviale interna del Rio Vallè e del torrente Cairasca (art.14 NDA), l'area boscata nei pressi di Nembro e Ponte Campo (art.16NDA) e l'area degli alpeggi e insediamenti rurali di altra quota di Nembro e Ponte Campo (art.40 NDA).
Relativamente alle misure di conservazione sito specifiche (SIC-ZPS), l'intervento si configura come nuova realizzazione, e pertanto dovranno essere osservati gli obblighi e i divieti riportati nelle norme precedentemente citate. L'impianto inoltre migliorerebbe la situazione attuale dei parcheggi a Ponte Campo (spostati a San Domenico) e i relativi impatti ambientali generati dai veicoli a motore all'interno della ZPS.
In relazione ai PRGC, si rende necessario un adeguamento del PRGC che consenta la realizzazione della linea di trasporto sia per il Comune di Varzo che per quello di Trasquera, limitatamente all'ingombro dell'impianto e della sua relativa fascia di rispetto, poiché esso si configura come collegamento trasportistico non strettamente connesso al sistema delle piste da sci.
L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente – Variante Urbanistica
- Attivazione procedura verifica V.I.A. (categoria B1 n.5)
- Attivazione procedura di V.INC.A.
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Nella tratta compresa tra Ponte Campo e San Domenico, il fondovalle del T. Cairasca è piuttosto ampio e risulta contornato da una serie di conoidi detritico-alluvionali, coalescenti tra loro, sia in destra che in sinistra idrografica, che fungono da elemento di raccordo tra i versanti montuosi ed il fondovalle (le principali sono in corrispondenza dello sbocco a valle del Rio Vallé e dei Rii Croso / Fontana); solo all'altezza di S. Domenico, la valle del T. Cairasca si restringe decisamente, per la presenza degli imponenti affioramenti rocciosi in entrambe le sponde.
Il nuovo Impianto di trasporto / telecabina Ponte Campo – S. Domenico, collegherà direttamente la nuova stazione multipiano di S. Domenico, alla Stazione di Valle dell'Impianto "Teggiolo 1", nei pressi di Ponte Campo; l'intera linea si svilupperà "in aerea", pertanto, senza interferire in alcun modo con l'idrografia superficiale, né con potenziali elementi di pericolosità geomorfologica o con qualunque altro elemento fisico del territorio; tutti i sostegni di linea, verranno impostati in aree prive di dissesti in atto ed a congrua distanza dal reticolo idrografico (T. Cairasca e tributari).

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici, gruppi elettrogeni…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova all'interno del SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico derivante dalle stazioni a monte e a valle e dai passaggi dei veicoli sulle rulliere dei tralicci di sostegno dei cavi. Tali impianti saranno progettati al fine di contenere le loro emissioni sonore ambientali ((riduzione delle emissioni delle stazioni, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione degli impianti (Studio di Impatto Acustico), limiti che dovranno essere adeguati in conformità alle disposizioni della *Legge Regionale 26 gennaio 2009, n. 2*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che gli impianti si trovano all'interno del SIC/ZPS in un'area già ora interessata da impianti a fune, ma in ogni caso saranno predisposte tutte le azioni necessarie tecnicamente realizzabili per la minimizzazione dell'impatto sulla fauna selvatica.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico qui nidificanti sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*), mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo (*Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

Il sito di intervento si colloca sul fondovalle della Val Cairasca, caratterizzato da habitat moderatamente antropizzati, con aree urbanizzate, prati da sfalcio (habitat 6520), e filari di soggetti arborei di Betulla, Frassino e sorbo. Nei pressi dell'area, lungo le sponde del Cairasca vegetano formazioni forestali dell'alneto di ontano bianco (habitat 91EO*). Lo sviluppo dell'impianto, per la sua collocazione e tipologia, non dovrebbe comportare alcune sottrazione dell'habitat dell'alneto di ontano bianco

APPROFONDIMENTI IMPIANTI A FUNE / PISTE / INNEVAMENTO

Descrizione tecnica

L'impianto consiste in una telecabina ad ammorsamento automatico monofune, nella quale i veicoli sono agganciati automaticamente alla fune portante-traente, chiusa ad anello mediante impalmature e dotata di moto continuo unidirezionale.
L'azionamento dell'anello di fune avviene tramite un argano motore, posto nella stazione motrice a monte, ed il tensionamento è assicurato da pistoni idraulici posizionati nella stazione tenditrice di valle.
Le stazioni vengono progettate in modo da assicurare la protezione dalle intemperie di tutte le parti meccaniche dell'impianto e da offrire locali adatti all'attesa, alla salita ed alla discesa dei viaggiatori.
La stazione motrice si può rappresentare in modo schematico come costituita dalla struttura in carpenteria metallica che supporta direttamente tutti i meccanismi della stazione quali l'argano motore e la puleggia motrice; sulla struttura è posizionato anche un sistema di pedane lungo tutti gli organi meccanici e lungo il perimetro delle stazioni, in modo da facilitare l'accessibilità al personale per le operazioni di controllo e manutenzione. I meccanismi di stazione sono composti altresì dal treno di decelerazione con ruote di gomma e presa di moto direttamente dalla fune, da un giro stazione collegato tramite alberi cardanici e comprendente anche uno spaziatore, e da un treno di accelerazione anch'esso con relativa presa di moto dalla fune.
La tensione della fune viene garantita da un sistema di tensionamento idraulico collegato al carrello di scorrimento che supporta la puleggia.
Per il ricovero e la manutenzione dei veicoli è previsto, presso la stazione di valle, un binario munito di convogliatori a pneumatici che rendono possibile un immagazzinamento dei veicoli in modo automatico, situato esterno e in parallelo alle travi della stazione, con la capacità di 58 veicoli più il veicolo per la manutenzione.

Il veicolo a 8 posti è composto da una cabina, dotata di sistema di apertura e chiusura automatica delle porte, una sospensione, una morsa e un porta sci esterno.
Sono previsti sostegni a fusto centrale realizzati in profilati a sezione circolare in acciaio zincato collegati alle fondazioni in cemento armato tramite flangia imbullonata a tirafondi annegati nel cemento stesso. Sui sostegni sono montate le rulliere, che permettono alla fune di scorrere senza danneggiarsi, dal momento che i rulli che le costituiscono sono rivestiti con materiali cedevoli quali gomme naturali o sintetiche. I sostegni sono provvisti di scala con dispositivo anticaduta; sulle testate sono montate passerelle, pedane e falconi per la manutenzione delle rulliere.
La scelta della tipologia di impianto è derivata dal fatto che:

- L'impianto ha una linea più bassa possibile per questione di impatto ambientale e di conseguenza campate corte;
- Si tratta di un impianto per trasporto pubblico e quindi il veicolo non può essere di tipo aperto ma chiuso;
- Nessuna problematica di valanghe e quindi di soccorso aereo;
- L'unica alternativa può essere un impianto terrestre, tipo funicolare, che però ha due problemi:
  1. Stazioni molto ingombranti (lato San Domenico non ci starebbe);
  2. Le vie di corsa taglierebbero in due la valle con tutto ciò che ne concerne a livello di impatto faunistico.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata.
Stima dei costi : 5.500.000,00 €

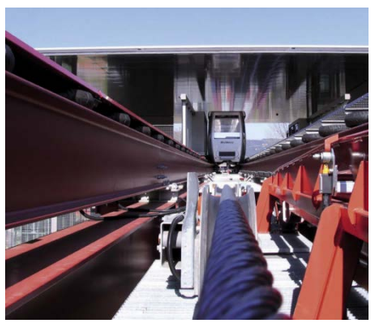
APPUNTI E PRIME IPOTESI DI INDIRIZZO AL PROGETTO

Esplorazioni progettuali

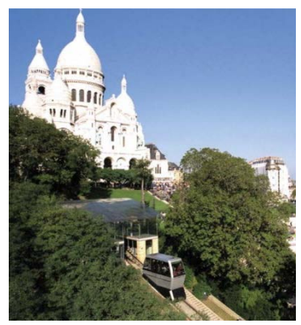
1 – Tram a Cremagliera Puy de Dome (Francia)

2 – People mover a cremagliera Innsbruck (Hungerburg)

3 – People mover funicolare Innsbruck



5 – Perugia Mini Metro

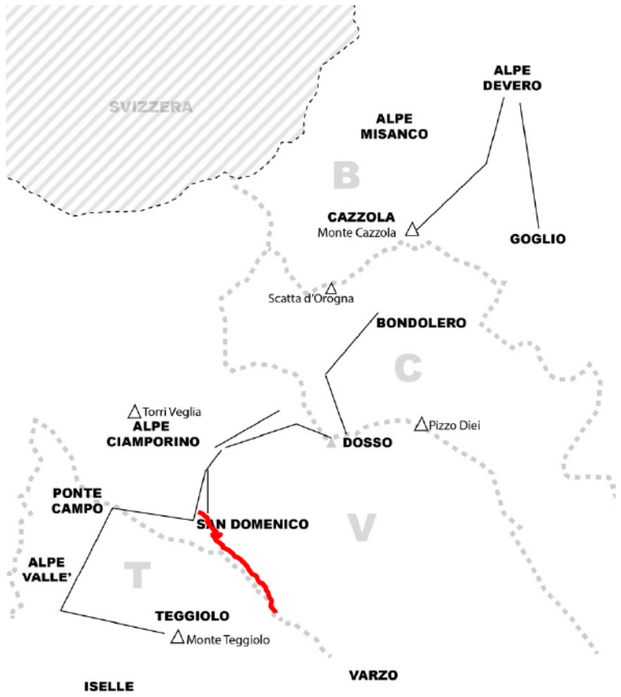


6 – Inclined elevator Montmatre

7 – Tschuggen Express Svizzera

Technical Features - Funicular	
capacity	up to 8,000 pers/hr
speed	up to 14 m/s
carrier capacity	up to 400 passengers

Technical Features - Inclined elevator	
avg. capacity	600 Pers/hr
speed	up to 4 m/s
carrier capacity	up to 40 passengers



LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, SP153 Varzo-Gebbo -San Domenico, 550-1400 m

DESCRIZIONE INTERVENTO

Adeguamento della strada SP153 tra Varzo, Gebbo e San Domenico.

L'attuale carreggiata presenta una larghezza della sezione stradale compresa tra 4,5 m e 5,25 m nel tratto urbano, tra 4 m e 5 m nel tratto extraurbano. Tale dimensione non garantisce nei due sensi di marcia il transito in sicurezza di autoveicoli e mezzi di dimensioni maggiori (es. bus e mezzi turistici).

Il Progetto di adeguamento della strada provinciale, che prevede l'aumento della capacità trasportistica e il miglioramento della fruizione ciclopedonale, presenta le seguenti caratteristiche:

- Tratto urbano (categoria E) – larghezza 8,5 m (marciapiede 1 lato)
- Tratto extra-urbano (categoria F2) – larghezza 8,5 m

Vista la particolare orografia del terreno, gli interventi previsti saranno di diversa tipologia: a valle (muri, sbalzi, scarpate) e a monte (tagli in roccia, consolidamento pareti e muri controripa).

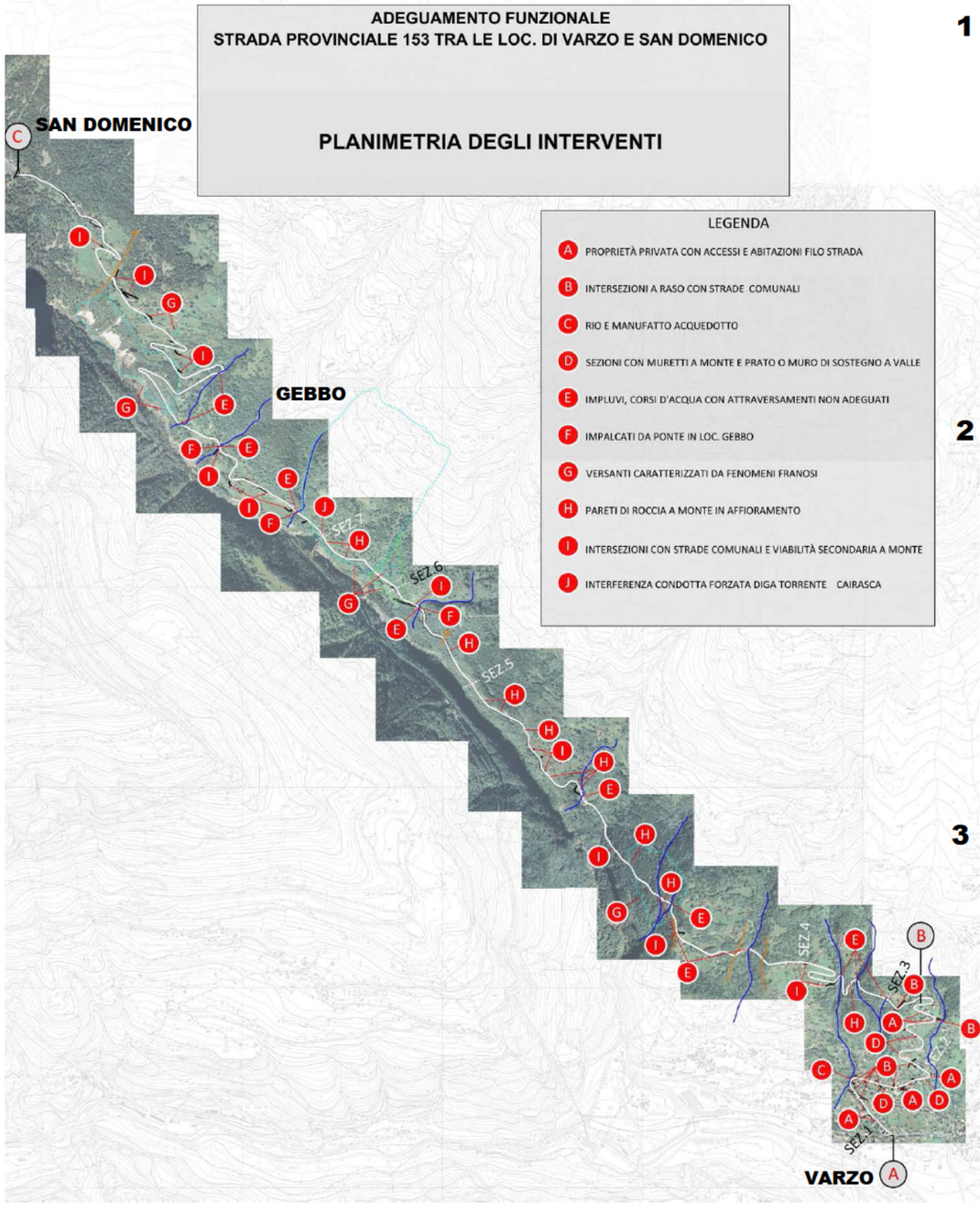
Con maggiore priorità si dovrà intervenire sul 1° LOTTO (si veda pag.3).

DATI TECNICI

LUNGHEZZA COMPLESSIVA	10,53 km
TRATTO URBANO	1,70 km
TRATTO ESTERNO AL CENTRO ABITATO	8,83 km

INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DELLE CRITICITA' LUNGO IL TRACCIATO STRADALE SP153

1

2

3

IMMAGINI DELLO STATO DI FATTO
FIG.1 TRATTO URBANO NEL COMUNE DI VARZO
FIG.2 TRATTO EXTRA-URBANO CON PARETE ROCCIOSA
FIG.3 TRATTO EXTRAURBANO ALL'INTERNO DEL BOSCO

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

g) i territori coperti da foreste e da boschi

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Viabilità storica e patrimonio ferroviario, art. 22 NDA
- Percorsi panoramici, art. 30 NDA
- Morfologie insediative - urbane consolidate dei centri minori (art. 35) m.i.2

PRGC vigente

Nel PRGC vigente la strada SP153 è individuata con categoria «E» per la parte ricadente nel centro abitato e con categoria «C» all'esterno del centro abitato (art. 23 c.1-2 NTA). I dati tecnici individuati nel PRGC per la strada in progetto sono :

- Larghezza della careggiata: 6,5 m
- Numero corsie: 2
- Larghezza marciapiedi: 1,5 m per entrambi i lati.

In caso di mancata realizzazione dei marciapiedi, le aree corrispondenti dovranno essere realizzate aree verdi piantumate e aree a parcheggio (art. 23 c.5 NTA).

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR. Nel progetto si dovrà tener conto che il tratto di strada compreso tra il centro abitato di Varzo il bivio per Trasquera è riconosciuto come percorso panoramico (art. 30 NDA). In tal senso si dovrà valutare il corretto inserimento paesaggistico dell'opera, in modo da non incidere sulla leggibilità e riconoscibilità dei caratteri d'insieme. Il progetto della strada non appare coerente con il PRGC vigente, che individua le categorie stradali di riferimento «C» e «E» per la strada SP153 (art. 23 NTA). In questo senso sarà necessaria una rettifica per l'adeguamento del PRGC, per rendere compatibile il progetto della strada con il PRGC. L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC vigente (adeguamento categoria strada)
- Attivazione verifica alla procedura di V.I.A. (categoria B2 n.28)
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Titoli abilitativi e relativi pareri specialistici

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Il risezionamento della strada attuale ad una dimensione di 8.5m di larghezza (e marciapiede su un lato nel tratto urbano) rende potenzialmente agevole la percorrenza a due sensi, pur con riduzioni di capacità nei tornanti e nelle curve. SI suggerisce l'esecuzione di rilievi flusso/velocità/portata sul percorso in più sezioni prima dell'esecuzione dell'intervento ai fini di una valutazione ex-ante dei benefici potenziali rispetto alla gestione dei flussi veicolari.

Verificare le criticità legate alla presenza di accessi privati e intersezioni.

Favorire con una progettazione di dettaglio le manovre con i flussi critici attesi (in uscita / ingresso dalle aree di sosta).

Considerare l'eventuale inserimento di spazi di fermata bus esterni alla carreggiata.

Aree di sosta lungo il percorso, come fermate dei mezzi pubblici devono prevedere adeguati percorsi pedonali di sicurezza per la loro stessa fruibilità.

Il sistema di infomobilità integrata con la disponibilità di sosta nelle diverse aree monitorate deve dare indicazione già lungo il percorso sul probabile attestamento finale. Studiare il posizionamento ottimale dei PMV lungo il percorso. Il PMV rappresenta una segnaletica "irrituale" per l'utente: la sua comprensione non è immediata, richiede lettura ed implica una riflessione ed una successiva decisione/scelta. La sua collocazione deve essere adeguata affinchè il guidatore possa prendere in esame l'informazione utilmente. In prossimità del centro abitato di San Domenico e in avvicinamento alle aree di sosta organizzate il sistema di segnaletica PMV deve suggerire il percorso ottimale per il raggiungimento dello spazio di sosta disponibile.

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Aspetti geologici, geotecnici e geomorfologici

La strada di collegamento tra Varzo e San Domenico, si sviluppa lungo il versante montuoso posto in sinistra idrografica dell'incisione del T. Cairasca; il tracciato stradale attraversa porzioni di territorio a diversa acclività (margine di terrazzi morfologici subpianeggianti, pendii boscati mediamente acclivi, versanti acclivi), con diverse condizioni geologiche, alternando tratte con presenza del substrato roccioso affiorante, a settori con depositi di copertura di diversa natura (depositi di versante, materiali glaciali, falde detritiche), aventi spessori variabili.

Laddove sarà necessario adeguare il tracciato stradale, prevedendo allargamenti del sedime, a valle o a monte della strada esistente, sarà necessario sviluppare una serie di indagini specifiche, in maniera da fornire le corrette indicazioni geotecniche in merito alle opere di fondazioni degli eventuali muri di sostegno, nonché le prescrizioni a cui assoggettare gli interventi, comprese, laddove necessarie, le indicazioni per la messa in sicurezza dello stesso tracciato stradale, qualora gli interventi avvengano in zone caratterizzate da elementi di pericolosità geomorfologica, quali, ad esempio, affioramenti rocciosi superficialmente disarticolati e soggetti a possibili crolli di materiale lapideo.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici,…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova ad una distanza minima di circa 800m dal SIC/ZPS e pertanto avrà un'incidenza contenuta vista anche la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico assimilabile a quello attuale, con una ipotesi di aumento del numero di transiti di veicoli nel momento in cui tutti gli impianti previsti saranno attivi. L'infrastruttura sarà progettata al fine di contenere le emissioni sonore ambientali. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'infrastruttura (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'infrastruttura, peraltro già esistente, si trova ad una distanza minima di circa 800 m dal SIC/ZPS e quindi l''aumento dell'incidenza acustica sarà limitato.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Lungo questo gradiente si rilevano specie nidificanti di interesse conservazionistico legati a diversi habitat, tra le quali il Pellegrino (*Falco peregrinus*), l'Assiolo (*Otus scops*), il Torcicollo (*Jynx torquilla*), il Picchio nero (*Dryocopus martius*), il Prispolone (*Anthus trivialis*), la Cesena (*Turdus pilaris*), il Luì bianco (*Phylloscopus bonelli*), il Regolo (*Regulus regulus*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), il Verzellino (*Serinus serinus*), il Fanello (*Linaria cannabina*) e lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Tra i mammiferi si rilevano Cervo (*Cervus elaphus*) e Capriolo (*Capreolus capreolus*), mentre tra l'erpetofauna sono presenti il Saettone (*Zamenis longissumus*), la Natrice dal collare (*Natrix natrix*) e la Rana agile (*Rana temporaria*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento interessa un ampio gradiente altitudinale, intersecando diverse tipologie forestali come pinete termofile a *Pinus sylvestris*, castagneti acidofili, acero-tilieti di forra, alnete ad Ontano bianco (*Alnus incana*), fino alle peccete montana e ai lariceti su depositi di frana, oltre che aree a bassa urbanizzazione e prati/pascoli

INTEVENTI DA ATTUARE CON MAGGIORE PRIORITA' – 1° LOTTO

DESCRIZIONE INTERVENTO

Nell'ambito dell'adeguamento della strada provinciale SP153 tra Varzo e San Domenico si potrà attuare con maggiore priorità il 1° LOTTO, che prevede la realizzazione degli interventi più critici nel tratto extraurbano che consentirebbero il miglioramento dell'attuale situazione viabilistica.

In particolare questi interventi riguardano n.10 tratti extraurbani:
TRA LE LOCALITA' PIAGGIO – MUGNE' E MAULONE DI SOTTO:
- TRATTO 1: 160 m
- TRATTO 2: 800 m
- TRATTO 3: 240 m
- TRATTO 4: 440 m

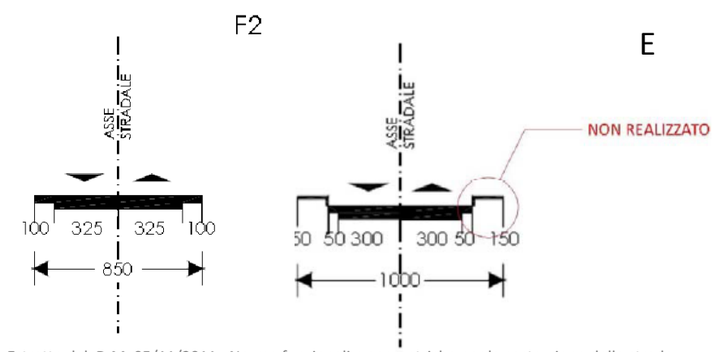
LOCALITA' MAULONE DI SOTTO:
- TRATTO 5: 450 m
- TRATTO 6: 645 m

TRA LE LOCALITA' S.BERNARDO E VILLETTA:
- TRATTO 7: 120 m
- TRATTO 8: 580 m
- TRATTO 9: 140 m

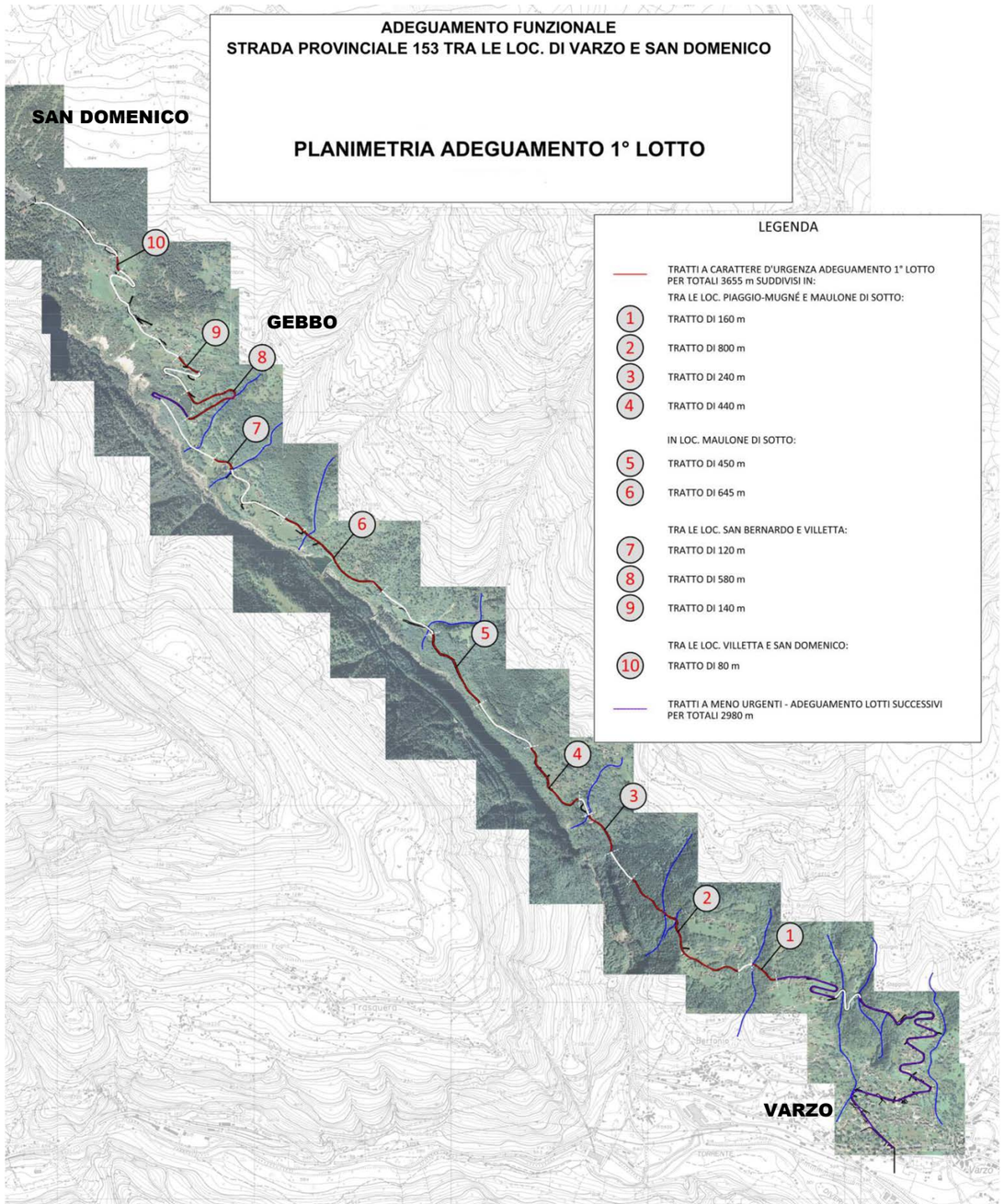
TRA LOCALITA' VILLETTA E S.DOMENICO:
- TRATTO 10: 80 m

DATI TECNICI

LUNGHEZZA COMPLESSIVA 1° LOTTO	3.655 m
STIMA ECONOMICA	2.000.000 €



Estratto del D.M. 05/11/2011 «Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade – CATEGORIE «F2» ed «E»



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DELLE CRITICITA' LUNGO IL TRACCIATO STRADALE SP153

4

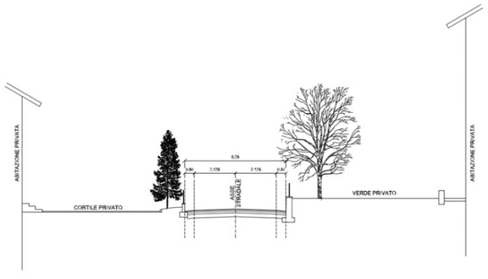
5

6

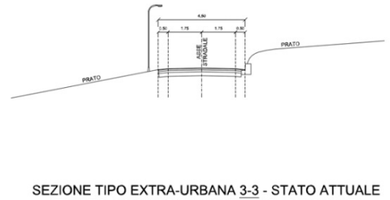
IMMAGINI DELLO STATO DI FATTO RELATIVE AD ALCUNI TRATTI CRITICI DELLA STRADA SP153 VARZO – S.DOMENICO

SEZIONI STRADALI TIPO – STATO ATTUALE

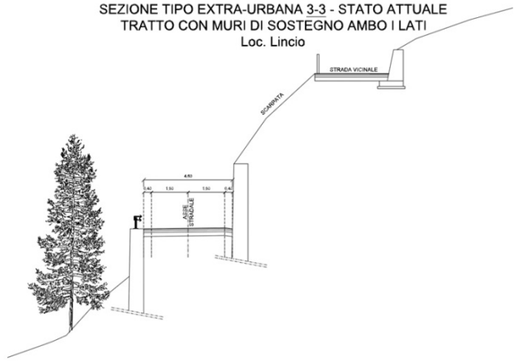
SEZIONE TIPO URBANA 1-1 - STATO ATTUALE
TRATTO SU PERTINENZE PRIVATE AMBO I LATI
Loc. Varzo



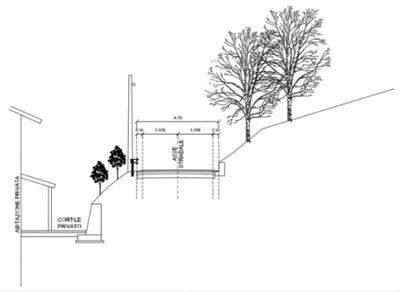
SEZIONE TIPO URBANA 2-2 - STATO ATTUALE
TRATTO LIBERO AMBO I LATI
Loc. Varzo



SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 3-3 - STATO ATTUALE
TRATTO CON MURI DI SOSTEGNO AMBO I LATI
Loc. Lincio

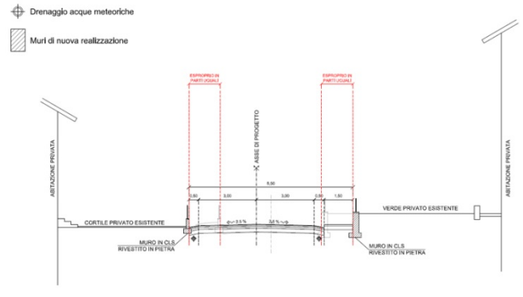


SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 4-4 - STATO ATTUALE
TRATTO CON MURATURA BASSA A MONTE
E AFFACCIO SU ABITAZIONI A VALLE
Loc. Casa Giorgio

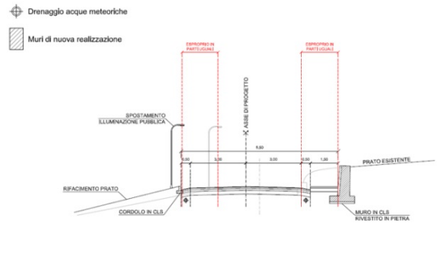


SEZIONI STRADALI TIPO – IPOTESI PROGETTUALE

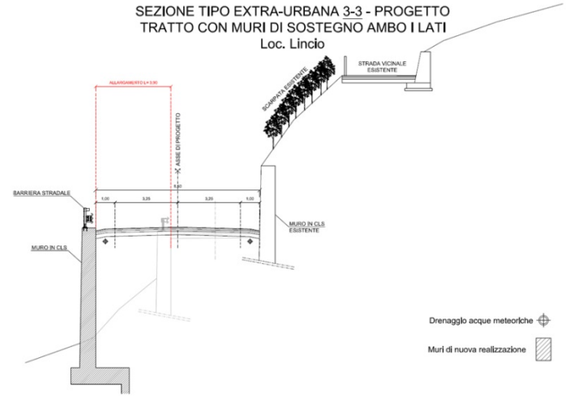
SEZIONE TIPO URBANA 1-1 - PROGETTO
TRATTO SU PERTINENZE PRIVATE AMBO I LATI
Loc. Varzo



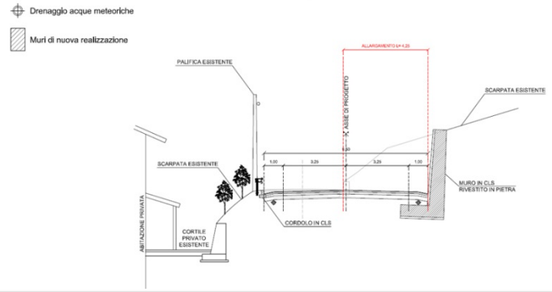
SEZIONE TIPO URBANA 2-2 - PROGETTO
TRATTO LIBERO AMBO I LATI
Loc. Varzo



SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 3-3 - PROGETTO
TRATTO CON MURI DI SOSTEGNO AMBO I LATI
Loc. Lincio



SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 4-4 - PROGETTO
TRATTO CON MURATURA BASSA A MONTE
E AFFACCIO SU ABITAZIONI A VALLE
Loc. Casa Giorgio

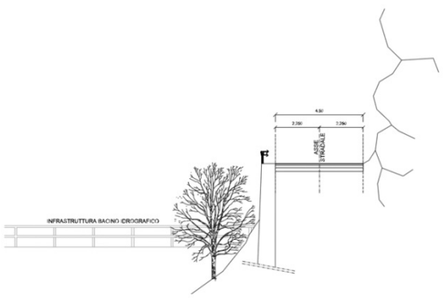


SEZIONI STRADALI TIPO – STATO ATTUALE

SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 5-5 - STATO ATTUALE
TRATTO CON PARETE DI ROCCIA A MONTE
E MURO DI SOSTEGNO A VALLE
Loc. Cangelli

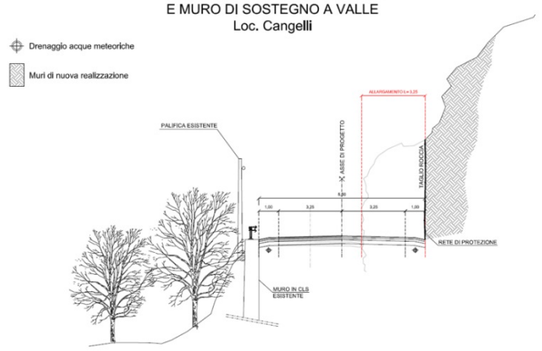
SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 6-6 - STATO ATTUALE
TRATTO CON MURO DI SOSTEGNO E BARRIERA PARAMASSI A MONTE
E STRADA DI ACCESSO AD ABITAZIONE A VALLE
Loc. tra Cangelli e Gebbo

SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 7-7 - STATO ATTUALE
TRATTO CON PARETE DI ROCCIA A MONTE
E INTERFERENTE A VALE CON BACINO IDROGRAFICO
Loc. Gebbo

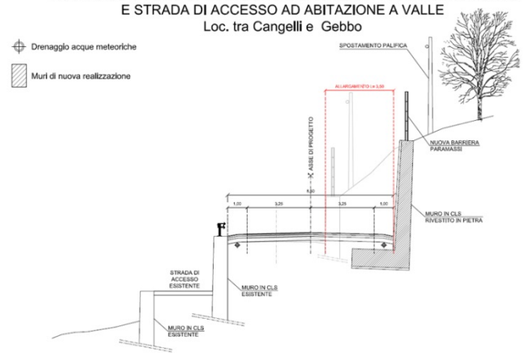


SEZIONI STRADALI TIPO – IPOTESI PROGETTUALE

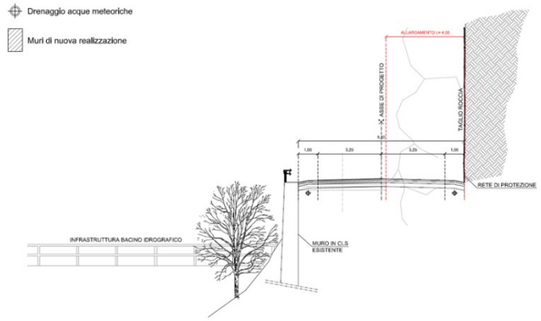
SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 5-5 - PROGETTO
TRATTO CON PARETE DI ROCCIA A MONTE
E MURO DI SOSTEGNO A VALLE
Loc. Cangelli



SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 6-6 - PROGETTO
TRATTO CON MURO DI SOSTEGNO E BARRIERA PARAMASSI A MONTE
E STRADA DI ACCESSO AD ABITAZIONE A VALLE
Loc. tra Cangelli e Gebbo



SEZIONE TIPO EXTRA-URBANA 7-7 - PROGETTO
TRATTO CON PARETE DI ROCCIA A MONTE
E INTERFERENTE A VALE CON BACINO IDROGRAFICO
Loc. Gebbo



APPROFONDIMENTI TECNICI-VIABILISTICI

TRATTO URBANO (A-B in Planimetria generale)

STATO DI FATTO E CRITICITÀ DELL'INTERVENTO:

A) Il tratto è caratterizzato dalla presenza, talvolta sia a monte che a valle, di proprietà private con accessi o abitazioni a filo strada.

B) Sono frequenti anche le intersezioni a raso con altre strade comunali che portano a piccole frazioni.

C) Si rileva la presenza di un rio a valle del primo tornante sulla strada di San Domenico e di un manufatto a filo strada, probabilmente dell'acquedotto idropotabile, dopo l'ultimo tornante.

D) Nei restanti tratti si alternano sezioni con muri bassi in pietra e malta a monte e a valle presenza di prato a livello oppure muro di sostegno.

RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ:

A) L'occupazione sui terreni privati mediante procedura di esproprio sarà effettuata in proporzione uguale sia a monte che a valle, con la ricostruzione dei manufatti esistenti.

B) Per tutte le intersezioni saranno garantiti i parametri geometrici previsti dalla normativa, sia per i raccordi in pendenza che per i coni di visibilità.

C) L'interferenza con il rio e il manufatto si risolverà prevedendo l'allargamento dal lato libero.

D) Per tutti gli altri tratti si prevedono allargamenti in parti uguali sia a monte che a valle, con il rifacimento delle opere d'arte stradali.

TRATTO EXTRA-URBANO (B-C in Planimetria generale)

STATO DI FATTO E CRITICITÀ DELL'INTERVENTO:

E) Il tracciato è attraversato da numerosi impluvi e corsi d'acqua con attraversamenti non adeguati per l'afflusso in sicurezza (rif. Carta Geoidrologica del P.R.G.).

F) Presenza in frazione Gebbo di n. 3 impalcati da ponte con luci di 18.00, 20,00 e 25.00 m.

G) Alcuni versanti lungo il tracciato sono caratterizzati da fenomeni franosi sia quiescenti che in attività (rif. Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica).

H) Molti tratti in allargamento verso monte sono costituiti da pareti di roccia in affioramento.

I) Presenza anche di intersezioni a raso con altre strade comunali che portano a piccole frazioni, il tracciato di queste viabilità secondarie si possono ritrovare a monte della strada principale.

J) Interferenza con condotta forzata lato monte nei pressi del bacino idrografico del T. Cairasca.

K) Interferenza continua con linee aeree di telecomunicazioni ed energia elettrica.

RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ:

E) Sarà necessario garantire, con adeguati manufatti in attraversamento, il deflusso in sicurezza delle acque provenienti dalle aste torrentizie.

F) Occorre verificare oltre alle caratteristiche geometriche e allo stato di consistenza, la loro rispondenza alla normativa sismica in vigore.

G) Messa in sicurezza dei versanti instabili tramite l'adozione di protezioni passive ed attive.

H) L'allargamento verso monte nei tratti con roccia affiorante prevede, prima della demolizione controllata, il consolidamento e la messa in sicurezza del tratto.

I) Per tutte le intersezioni saranno garantiti i parametri geometrici previsti dalla normativa, sia per i raccordi in pendenza che per i coni di visibilità, e quando la viabilità secondaria si ritrova a monte di quella principale l'allargamento sarà completamente a valle con muro di sostegno.

J) L'interferenza con il bacino idrografico costringe a mantenere l'allargamento a monte che costringerà a rifare un tratto di attraversamento della condotta forzata.

K) Le interferenze con le linee aeree si risolverà prevedendo l'interramento delle stesse, anche per un migliore impatto ambientale e per una maggiore sicurezza in presenza di fenomeni meteo ed eventi eccezionali.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa pubblica.
Poiché l'attuazione dell'intervento potrà essere modulata in funzione delle priorità e del progressivo avanzamento delle opere, gli interventi potranno essere articolati in due lotti con diverse finalità:

Stima economica complessiva 11.853.480,00€

1° LOTTO (interventi puntuali atti a risolvere le criticità di incrocio fra gli autoveicoli)
Stima di massima dei costi: 2.000.000,00 €

2° LOTTO (completamento delle opere per garantire un livello di servizio uniforme lungo l'intera tratta)
Stima di massima dei costi: 9.853.000,00 €

CIRCONVALLAZIONE SAN DOMENICO

COMPLETAMENTO VIABILITA' PUBBLICA FRAZIONE SAN DOMENICO

V S02

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, San Domenico, 1370 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

L'attuale collegamento stradale tra San Domenico e Varzo avviene attraverso la strada SP153, Varzo-San Domenico. Vista la posizione strategica e la forte attrattività che il territorio comunale richiama grazie agli impianti sciistici e viste le previsioni di ampliamento, alcuni già completati, appare prioritario intervenire sul miglioramento dell'accessibilità. La realizzazione della bretella esterna, si connette ad altri due progetti inseriti nel piano strategico, gli interventi VP01 e VP02 inerenti le aree destinate a parcheggi. Il nuovo tratto di viabilità avrà una larghezza media di 7,5 m ed un marciapiede di 1,5 m verso valle.

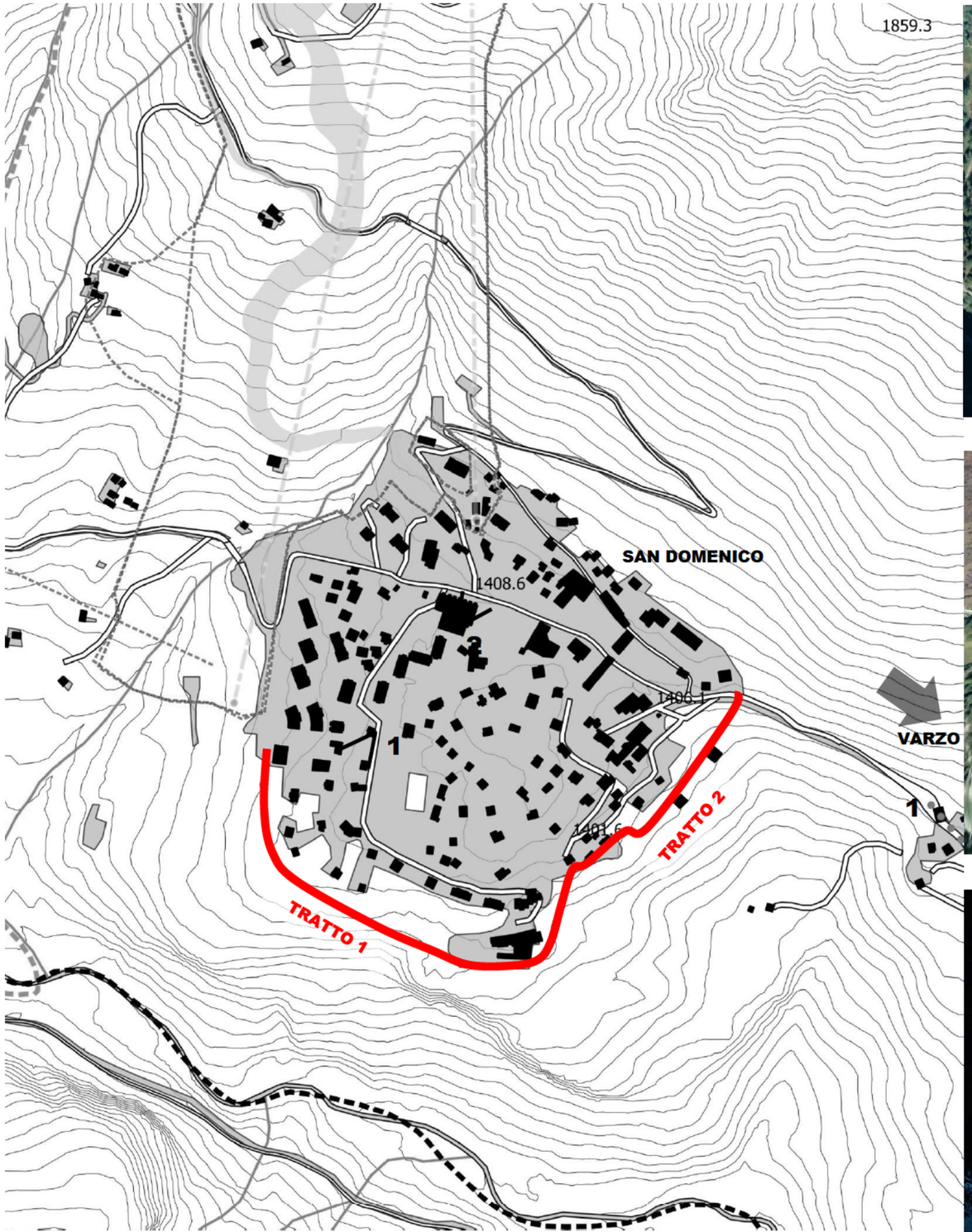
Tale intervento ha l'obiettivo di far defluire il traffico veicolare principale all'esterno del centro abitato, permettendo interventi di miglioramento della qualità dello spazio urbano nella parte centrale di San Domenico.

DATI TECNICI PREVISIONALI

LUNGHEZZA COMPLESSIVA	950 m
TRATTO1	590 m
TRATTO2	360 m
LARGHEZZA	7,5 m

NTERFERENZE CON

PRG · BOSCO · SIC · ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA

1

2

VINCOLI ED ATTENZIONI DI NATURA PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

Aree tutelate per legge ai sensi dell'art 142 del D lgs n 42 del 2004 comma 1.

h) le zone gravate da usi civici

INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

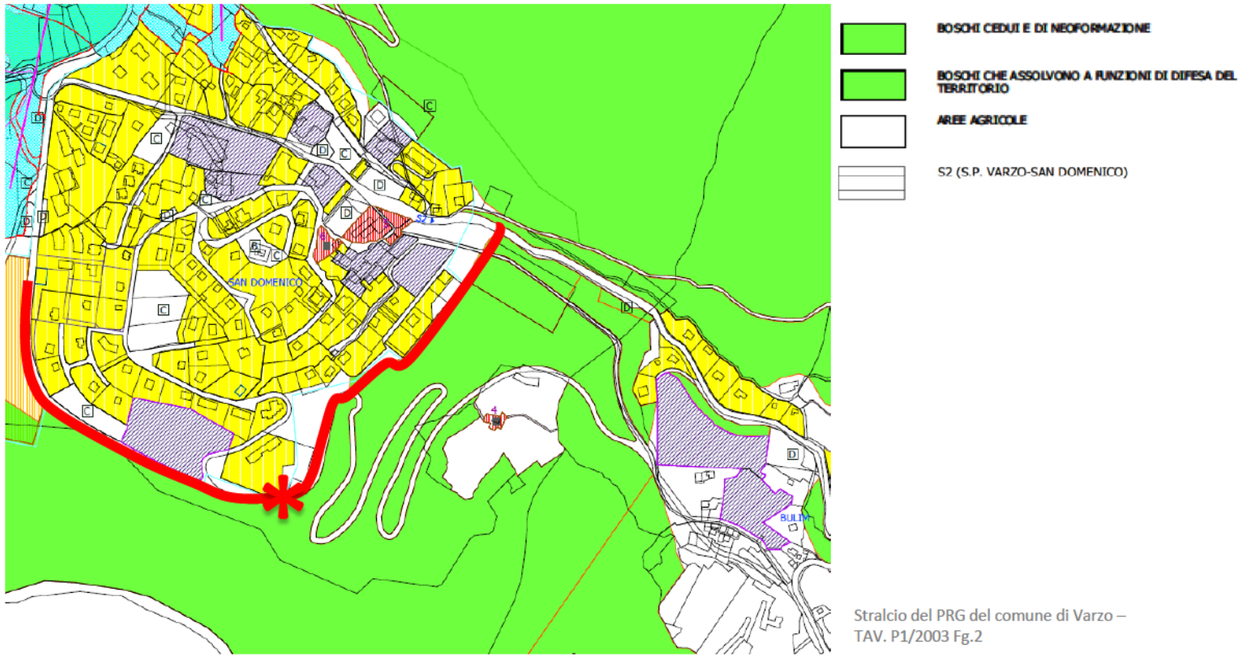
Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):

- Aree di montagna, art. 13 NDA
- Territori a prevalente copertura boscata, art.16 NDA
- Villaggi di montagna (m.i.12) art.40 NDA

PRGC vigente

Individuazione:

- Art. 34 «aree agricole (A.A.)». Aree destinate ad attività agricole per uso agricolo-zootecnico e forestale con finalità produttive e/o di conservazione dell'ambiente e del paesaggio.
- Art.35 «aree boscate» Aree boscate che assolvono funzioni di difesa del territorio.



Stralcio del PRG del comune di Varzo – TAV. P1/2003 Fg.2

Usi civici

Terreno gravato da uso civico: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.

Coerenza

In linea generale l'intervento risulta coerente con il PPR.

Per quanto concerne la coerenza con il PRGC occorre fare una distinzione tra il tratto 1 e il tratto 2.

Tratto 1

Il PRGC prevede una bretella posta nella circonvallazione della frazione, essa si sviluppa a sud-ovest dell'abitato. In fase di attuazione, la sua realizzazione potrebbe essere connessa agli interventi di completamento del PEC n°7 che prevede aree ad uso prevalentemente residenziale. Il tratto 1 infatti connetterebbe il nuovo impianto sciistico in fase di ultimazione, l'area residenziale (PEC n°7) e l'edificio evidenziato con *.

Tratto 2

Il secondo tratto è situato a sud-est dell'abitato e risulta necessario per spostare il flusso viabilistico principale all'esterno del centro abitato. Il tratto 2 delimiterebbe l'anello viario intorno all'abitato di San Domenico.

Verificata la fattibilità tecnica dell'intervento, per procedere con l'attuazione è richiesta una variante di adeguamento nell'ambito delle destinazioni d'uso, in quanto parte della nuova viabilità insisterebbe su una zona boscata (art.35 NDA).

Il percorso individuato si svilupperebbe in adiacenza dell'edificato.

L'intervento richiede adeguamento e precisazione agli strumenti di pianificazione e di tutela.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Adeguamento PRGC
- Autorizzazione paesaggistica ordinaria
- Svincolo Usi Civici
- Titoli abilitativi ed autorizzativi

APPROFONDIMENTI GEOLOGICI, GEOTECNICI ED IDRAULICI

Il tracciato stradale si sovrappone in buona parte all'analoga «circonvallazione di S. Domenico», inserita nel PRG vigente (si veda la Tav. urbanistica P2/2003-Fg. 3) ed oggetto di una specifica Scheda geologico-tecnica, inserita nell'Elab. Geo12bis - Relazione Geologico-Tecnica Integrativa (ai sensi dell'art. 14, punto 2 della L.R. n. 56/77 e s.m.i.), del febbraio 2005.

La strada prevista dal PRG vigente, si stacca dalla S.P. Varzo-Gebbo-S. Domenico in località Bulim, sviluppandosi dapprima parallelamente alle isoipse, per poi risalire il versante boscato con una serie di 4 tornanti, portandosi a ridosso dell'abitato di S. Domenico, passando quindi a Sud del nucleo edificato e collegandosi alla Viabilità esistente ad Ovest, a servizio delle palazzine residenziali, situate lungo il pendio immediatamente sovrastante la Stazione di Valle della Telecabina.

La citata Scheda Geologico-Tecnica riporta che «*la previsione viaria in esame ricade in un versante caratterizzato da condizioni di moderata acclività, compresa tra 6-7° (subpianeggiante o poco acclive) e 25-30° (mediamente acclive); il tracciato si sviluppa dapprima sui depositi glaciali nella parte iniziale* (loc. Bulim), *quindi sui depositi eluvio-colluviali e sul substrato roccioso affiorante e/o subaffiorante, nella zona a Sud ed a Ovest dell'abitato di S. Domenico*»; «*Il tracciato viario previsto, nella parte iniziale, per breve tratta, ricade all'interno del dissesto gravitativo profondo, non più attivo … trattandosi di un'opera pubblica, la suddetta previsione può essere ammessa anche in Classe IIIA, a condizione che la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva della strada, sia assoggettata a puntuali indagini geologiche e geotecniche, atte ad individuare con precisione i caratteri geolitologici dei depositi e del substrato roccioso interessato, nonché i parametri geotecnici degli stessi per il corretto dimensionamento delle opere stradali*».

La porzione occidentale della strada/circonvallazione oggetto della presente scheda (Tratto 1) si sovrappone al tracciato della strada prevista dal PRG vigente, mentre la tratta finale (Tratta 2) se ne discosta, sviluppandosi alla periferia orientale di San Domenico, stando al margine superiore del pendio boscato moderatamente acclive, nell'ambito di un settore caratterizzato dalla presenza del substrato roccioso affiorante e subaffiorante, ricoperto da una coltra irregolare di depositi detritico-colluviali, infine risale il versante nell'ultima tratta, per ricongiungersi alla S.P. Varzo – San Domenico.

Le indagini geologico-tecniche a supporto della progettazione, dovranno fornire le corrette indicazioni in merito alle opere di sostegno, nonché le prescrizioni a cui assoggettare l'intervento, comprese, laddove necessarie, le indicazioni per la messa in sicurezza dello stesso tracciato stradale, qualora gli interventi avvengano in zone caratterizzate da elementi di pericolosità geomorfologica, trattando tutti gli aspetti inerenti alla regimazione delle acque meteoriche.

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

L'impatto acustico ambientale del progetto è riconducibile a due fasi:

- Fase di Cantiere
- Fase di Esercizio

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione terra, autocarri, autobetoniere, martelli pneumatici,…). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii. *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.*24-4049. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova ad una distanza minima di circa 250m dal SIC/ZPS, e avrà pertanto un'incidenza contenuta vista la limitata durata nel tempo del cantiere.

La Fase di Esercizio sarà contraddistinta da un impatto acustico che deriverà dal movimento dei veicoli in transito sull'infrastruttura. Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la corretta progettazione dell'infrastruttura (Studio di Impatto Acustico). Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che l'infrastruttura si trova in un ambiente già antropizzato e a circa 250 m dal SIC/ZPS e quindi l'incidenza sarà molto limitata.

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

Intervento a supporto ed in coerenza con VP01 e VP02.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'intervento si colloca in un'area boscata adiacente all'abitato di San Domenico. Il bosco è costituito da un lariceto gestito a parco con assenza rilevante di sottobosco. Pur trattandosi di un lariceto, la sua mono specificità, unita all'assenza di strato arbustivo tende ad escludere la sua attribuzione all'habitat comunitario 9420. Per l'esecuzione dell'intervento dovrà prevedersi l'abbattimento di numerosi larici in un bosco in cui la densità attuale è di circa 250 piante/ha.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - ASPETTI FAUNISTICI

Uccelli di interesse conservazionistico nidificanti sul fondvalle della Val Cairasca sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), l'Averla piccola (*Lanius collurio*), lo Zigolo giallo (*Emberiza citrinella*). Per quanto concerne l'erpetofauna, si rileva la presenza della Vipera comune (*Vipera aspis*), mentre tra i lepidotteri è presente *Parnassius mnemosyne*. L'ambiente è idoneo ai Cervidi come Capriolo (*Capreolus capreolus*) e Cervo *(Cervus elaphus*) e potenzialmente ospita il Vespertilio mustacchino (*Myotis mystacinus*), il Vespertilio di Brandt (*M. brandtii*) e il Vespertilio di Natterer (*M. nattereri*), specie forestali che frequentano anche le aree antropizzate.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata, opere eventualmente a scomputo di oneri di urbanizzazione nel Comune di Varzo.
Stima dei costi : 1.615.000,00 €
Tratto 1: 1.003.000 € (costo parametrico 1700€/m)
Tratto 2: 612.000€ (costo parametrico 1700€/m)

SISTEMAZIONE PIAZZA S. DOMENICO

FRAZIONE SAN DOMENICO

V S03

LOCALIZZAZIONE

Comune di Varzo, San Domenico, 1400 m s.l.m

DESCRIZIONE INTERVENTO

L'intervento in oggetto riguarda l'allargamento della strada di attraversamento del centro abitato di San Domenico, la sistemazione superficiale delle Piazza a San Domenico e alcuni interventi puntuali per la valorizzazione della qualità degli spazi urbani a San Domenico lungo la «passeggiata San Domenico».

L'attuale collegamento stradale tra San Domenico e Varzo avviene grazie ad un'unica strada, SP153 Varzo-San Domenico. Tale accesso infatti rappresenta la «porta» principale per la fruizione della dorsale infrastrutturale.

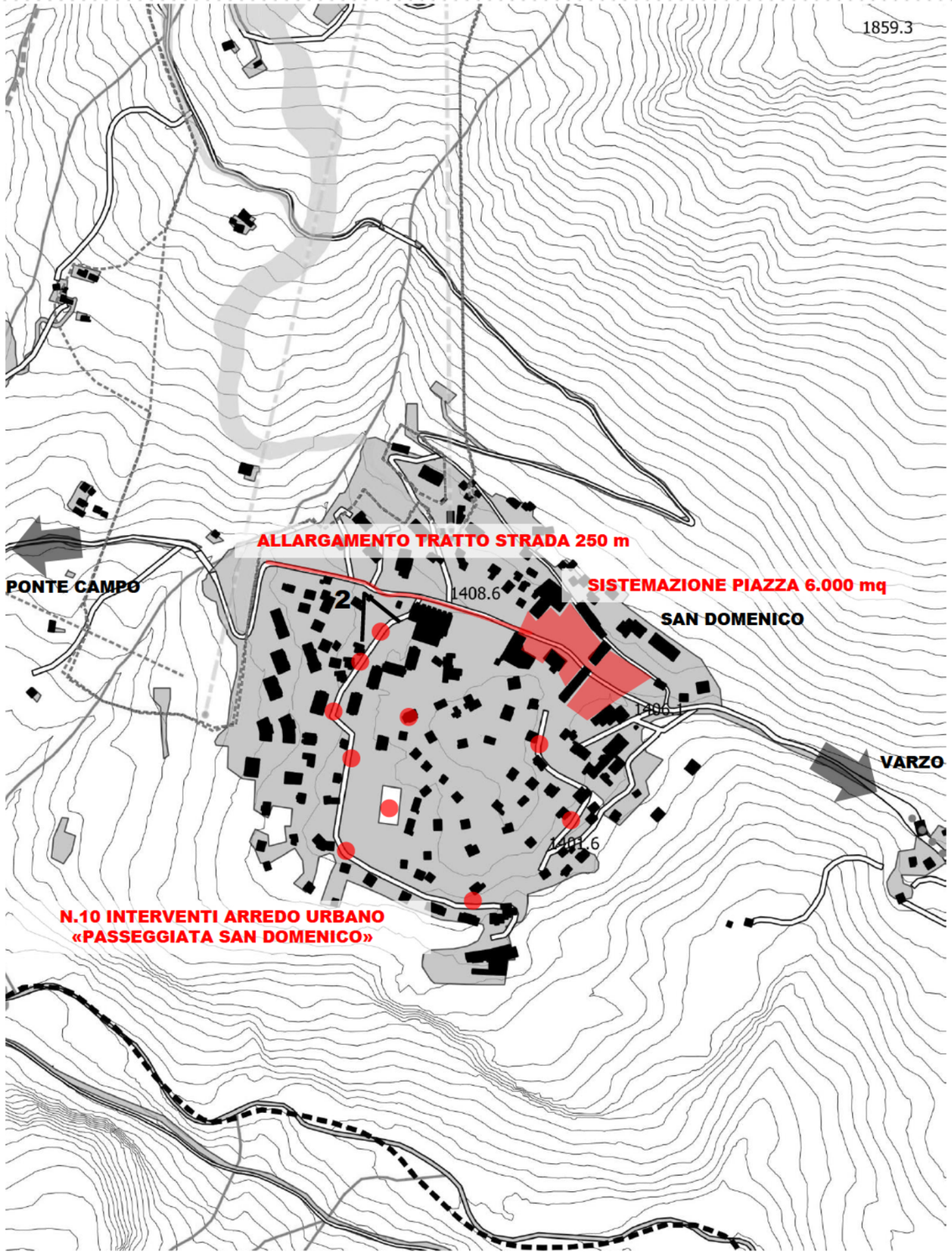
L'intervento è finalizzato alla pedonalizzazione della parte centrale di San Domenico, attraverso la regolamentazione dell'area, caratterizzandola con opere di sistemazione urbana, spazi di sosta, destinati ad ospitare manifestazioni e spettacoli estivi, elementi Tale intervento è inquadrato nell'ambito degli interventi riguardanti il centro abitato di San Domenico per quel che riguarda i parcheggi (VP01-VP02), la circonvallazione (VS02) e l'adeguamento della strada SP153 per Varzo (VS01).

DATI TECNICI

LUNGHEZZA ALLARGAMENTO TRATTO STRADA	250 m
SISTEMAZIONE PIAZZA	6.000 mq
INTERVENTI PUNTUALI ARREDO URBANO	10

NESSUNA INTERFERENZA CON

PRG BOSCO SIC ZPS



PLANIMETRIA ELABORATA DAL MASTERPLAN CON EVIDENZA DEGLI INTERVENTI IN OGGETTO CON I PUNTI DI RIPRESA

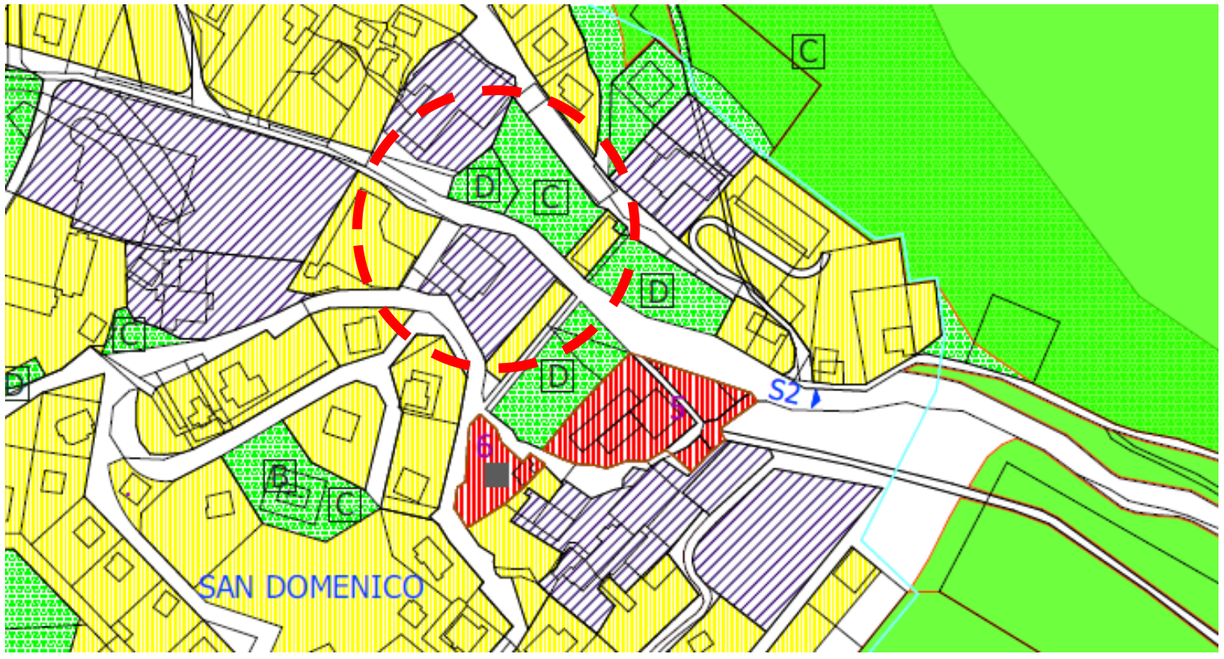
INQUADRAMENTO URBANISTICO

Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Dall'analisi del PPR si individuano le seguenti componenti paesaggistiche (TAV. P4.1):
- Viabilità storica e patrimonio ferroviario art.22 NDA
- Villaggi di montagna (m.i.12) art.40 NDA

PRGC vigente

Individuazione:
- Art. 21 «Aree per servizi ed attrezzature pubbliche e di uso pubblico». Con la lettera C vengono indicate le aree per spazi pubblici a paco, gioco e sport, mentre con la lettera D aree per parcheggi pubblici da stralcio.
- Art. 23 «Strade ed infrastrutture per la circolazione». Viene individuata la S2 – S.P. Varzo-S,Domenico, classificata secondo D.L. 285/92 come strada locale all'interno del centro abitato.
- Art. 26 «aree edificate e/o di pertinenza di edifici ad uso prevalentemente residenziale (a.E.R.)»
- Art. 32 «Aree destinate ai servizi turistico-ricettivi di tipo Alberghiero ed extralberghiero (a.T.A.)»



Stralcio del PRG del comune di Varzo – TAV. P1/2003 Fg.2

S2 (S.P. VARZO-SAN DOMENICO)

AREE DESTINATE AI SERVIZI TURISTICO RICETTIVI DI TIPO ALBERGHIERO ED EXTRALBERGHIERO IN SEDE FISSA

AREE EDIFICATE E/O DI PERTINENZA DI EDIFICI AD USO PREVALENTEMENTE RESIDENZIALE

Usi civici

Terreno gravato da uso civico nel comune di Varzo: Legge n.1766 del 16 giugno 1927 e del R.D. 26 febbraio 1928 n.332.
Assegnazione a categoria con decreto commissariale del 15/02/1934.
Non necessarie misure di conciliazione o concessione dell'Ente concedente.

Coerenza

L'intervento risulta coerente con il PPR in quanto il progetto prevede la pedonalizzazione di un tratto definito come «viabilità storica» secondo l'art.22. L'asse stradale oggetto d'intervento viene valorizzato mettendo in evidenza la sua valenza storica –culturale di livello regionale. Gli interventi proposti risultano coerenti in quanto tesi a garantire la salvaguardia, il miglioramento e la riconoscibilità dei tracciati, favorendone l'uso pedonale o comunque a bassa intensità. Tale intervento risulta altresì in coerenza con quanto previsto dall'art.42 in merito alla Rete di connessione paesaggistica.
Per quanto concerne il PRGC non si riscontrano particolari prescrizioni, in quanto il progetto esclude il transito di veicoli a motore migliorando la fruizione del centro della frazione. Le aree a servizio attualmente esistenti verrebbero spostate nei due parcheggi predisposti nel le schede VP01 e VP02.
L'intervento può essere considerato conforme fatte salve le prescrizioni che emergeranno in fase di approvazione dei titoli abilitativi.

PREVISIONI PROCEDURALI

- Titoli abilitativi ed autorizzativi

APPROFONDIMENTI TRASPORTISTICI E DI SISTEMA

A supporto ed in coerenza con VP01 e VP02;

si raccomanda l'integrazione dei percorsi pedonali fra elementi nodali del sistema di accessibilità (impianti / biglietterie / servizi / parcheggi / fermate bus)

APPROFONDIMENTI ACUSTICI

Inquinamento acustico

La Fase di Cantiere sarà contraddistinta da un impatto acustico elevato di durata contenuta (durata del cantiere). L'impatto deriverà dalle macchine utilizzate per la diverse fasi di cantiere (mezzi movimentazione materiale, martelli pneumatici, microcariche esplosive, …). Dal punto di vista normativo (*L. 447/95* e ss.mm.ii., *L.R. 52/00*) il rispetto dei limiti avverrà attraverso la predisposizione di provvedimenti tecnici e organizzativi finalizzati alla minimizzazione dell'impatto acustico e la richiesta di autorizzazione in deroga ai limiti normativi in accordo a quanto stabilito dalla *D.G.R. 27 giugno 2012, n.24-4049*. Dal punto di vista dell'impatto acustico sull'ambiente naturale si osserva che il cantiere si trova a circa 130 m dal SIC/ZPS ma in ogni caso l'incidenza sarà contenuta vista la limitata durata nel tempo.

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO – ASPETTI FAUNISTICI

Specie nidificanti di interesse conservazionistico rilevate legate all'ecotono sono il Prispolone (*Anthus trivialis*), il Merlo dal collare (*Turdus torquatus*) e la Bigiarella (*Sylvia curruca*), mentre tra le specie boschive si segnala il Regolo (*Regulus regulus*), il Crociere (*Loxia curvirostra*) e la Nocciolaia (*Nucifraga caryocatactes*). Tra l'erpetofauna si rileva il Colubro liscio (*Coronella austriaca*), mentre i mammiferi sono presenti con Cervo (*Cervus elaphus*), Capriolo (*Capreolus capreolus*), Camoscio (*Rupicapra rupicapra*), oltre che mustelidi (segnalata *Martes sp.*).

APPROFONDIMENTO NATURALISTICO - HABITAT E FLORA

L'area interessata si colloca sul declivio a valle dell'Alpe Ciamporino, caratterizzato da Larici-cembreti a Larice (habitat 9420) con ricco sottobosco di Ericaceae,. L'intervento si svolge in un'area di bosco rado collocato in un ambiente caratterizzato da pareti rocciose e marcata accidentalità.

MODALITA' DI ATTUAZIONE E STIMA DEI COSTI

Intervento di iniziativa privata, opere eventualmente a scomputo di oneri di urbanizzazione nel Comune di Varzo.
Stima dei costi : 1.045.000,00 €
Piazza (140 €/mq x 6000 mq)
Tratto strada (140 €/mq x 250 m)
Arredo urbano passeggiata (n.10 x 10.000€)