

REGIONE PIEMONTE



PROVINCIA DI VERCELLI

COMUNITA' MONTANA
VALSESIACAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA E ARTIGIANATO
E AGRICOLTURACOMUNE DI ALAGNA
VALSESIA

COMUNE DI SCOPELLO



MONTEROSA 2000 S.p.A.

COMPLETAMENTO DEL SISTEMA SCIISTICO DELLA VALSESIA

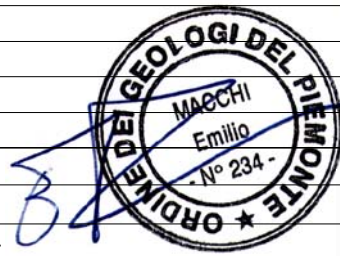
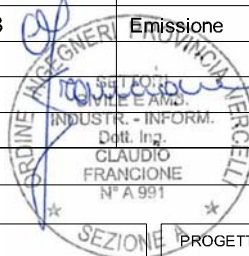
AGGIORNAMENTO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA
SIGLATO IL 14 NOVEMBRE 2006

TITOLO ELABORATO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - VALUTAZIONE DI INCIDENZA Chiarimenti e integrazioni - Relazione

ELABORATO n°	SCALA	DATA	REDATTO	Gennaio 2013	Vari
			CONTROLLATO	Gennaio 2013	P.A. Donna Bianco
			APPROVATO	Gennaio 2013	C. Francione

NOME FILE	AdP Monterosa - RA-Rel VI - Chiarim e integr - Rel.doc				
REVISIONE N°	DATA	DESCRIZIONE REVISIONE E RIFERIMENTI DOCUMENTI SOSTITUTIVI*			
	Gennaio 2013	Emissione			



ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PROVINCIA DI TORINO
arch. Pier Augusto Donna Bianco
n° 2801

PROPONENTE



MONTEROSA 2000 S.p.A.
FRAZIONE BONDA, 19
13021 ALAGNA VALSESIA (VC)

PROGETTISTA



MONTEROSA 2000 S.p.A.
FRAZIONE BONDA, 19
13021 ALAGNA VALSESIA (VC)



ECOPLAN
SOCIETA' DI INGEGNERIA
& ARCHITETTURA AMBIENTALE
10154 TORINO Via S.Botticelli, 57

Ing. Claudio Francione

Arch. P.A. Donna Bianco
Dott. Geol. E. Macchi

INDICE

PREMESSA	2
1 TERRE E ROCCE DA SCAVO	3
2 PAESAGGIO E BENI AMBIENTALI	3
2.1 FASCIA DI VINCOLO DEI CRINALI	3
2.2 STRUTTURE PREVISTE DAL PIANO SICUREZZA VALANGHE	9
2.3 CARATTERISTICHE DELLA FRAZIONE SEEWY	11
2.4 CHIARIMENTI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DELLA CENTRALINA DI PRODUZIONE IDROELETTRICA	13
2.4.1 Documentazione fotografica dell'area di intervento	13
2.4.2 Opere di difesa spondale e trasformazione morfologica delle sponde	17
2.4.3 Strutture di sostegno del terreno per la costruzione del fabbricato	17
2.4.4 Verifica della fascia di inedificabilità del torrente (art. 96 R.D. 523/1904)	17
2.4.5 Verifica della compatibilità con il PPR (NTA art.14 c. 9)	17
2.5 ALTERNATIVE IMPIANTISTICHE ALLA SEGGIOVIA CIMALEGNA - PASSO DEI SALATI	18
2.6 RIAPERTURA E MANTENIMENTO DI EX PISTA DI CANTIERE NELL' AREA CIMALEGNA	20
2.7 DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE DI AMPLIAMENTO DELLA PISTA A MONTE DEL TORRENTE OLEN	20
2.8 VARIANTE DELLA PISTA PIANALUNGA – ALAGNA PER ACCESSO DIRETTO ALLA STAZIONE DI VALLE DELLA TELECABINA	24
2.9 CHIARIMENTI IN MERITO ALLE FINALITÀ DELLA STAZIONE INTERMEDIA DELLA TELECABINA ALAGNA - PIANALUNGA	30
2.10 CHIARIMENTI IN MERITO ALLA VARIANTE DELLA PISTA PIANALUNGA – ALAGNA IN LOCALITÀ PIANE	30
2.11 CHIARIMENTI IN MERITO ALLE MODALITÀ DI INTERVENTO PER L'ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI DI RISALITA IN LOCALITÀ WOLD	32
3 IMPATTO ACUSTICO	34
4 VALUTAZIONE DI INCIDENZA	39
4.1 CARTOGRAFIA DELL'AREA DI IDONEITÀ AMBIENTALE DELLA PERNICE BIANCA	39
4.1.1 Esigenze ecologiche della pernice bianca (<i>Lagopus mutus</i>)	40
4.1.2 Definizione dei parametri morfologici e morfometrici dell'area di studio, attribuzione dei valori di idoneità faunistica	41
4.1.3 La carta dell'idoneità ambientale	43
4.1.4 Conclusioni	45
4.2 DETTAGLIO DEI DATI DI PRESENZA DELLA PERNICE BIANCA	46
5 APPROFONDIMENTI PROGETTUALI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DELLA CENTRALINA DI PRODUZIONE IDROELETTRICA	49
5.1 MODALITÀ DI SCARICO DELLE ACQUE	49
5.2 MODALITÀ DI COLLEGAMENTO ALLA RETE DI DISTRIBUZIONE	49
5.3 MOVIMENTAZIONE DI TERRE E ROCCE	49
5.4 GESTIONE DELLE VOLUMETRIE DI SCAVO	50
5.5 CARATTERIZZAZIONE GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA E GEOTECNICA DELL' AREA DI INTERVENTO	50
5.6 ORGANIZZAZIONE DELLA FASE DI CANTIERE E CRONOPROGRAMMA LAVORI	50
5.7 MODALITÀ DI RIFORNIMENTO E MANUTENZIONE DEI MEZZI DI CANTIERE	50
5.8 PROCEDURE PREVISTE PER LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI E PER GLI EVENTUALI INTERVENTI DI BONIFICA	51
5.9 CALCOLO E ARTICOLAZIONE DEL DEFLUSSO MINIMO VITALE	51
5.10 PERCORSO AUTORIZZATIVO PREVISTO PER L'IMPIANTO	55
5.11 ASPETTI DI COERENZA CON LE NORME DEL PTCP	56
5.12 ASPETTI DI COERENZA CON LE NORME DEL PTA	56

PREMESSA

La presente Relazione, con gli elaborati tecnici e cartografici, è finalizzata a fornire la documentazione integrativa richiesta con lettera protocollo n. 20871/DB10.02 del 10 dicembre 2012, dalla Regione Piemonte, Direzione Ambiente, Settore Compatibilità Ambientale e Procedure Integrate, nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e contestuale Valutazione di Incidenza dell'Accordo di Programma "Completamento del sistema sciistico della Valsesia".

L'Accordo di Programma è stato siglato il 14 dicembre 2009 tra Regione Piemonte, Provincia di Vercelli, Comunità Montana Valsesia, Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura, Comune di Alagna Valsesia e Comune di Scopello.

Il procedimento in corso comprende inoltre la Verifica di assoggettabilità alla VIA di tre interventi:

- pista Mullero 2 e del raccordo a Pianalunga, con relativo impianto di innevamento programmato (intervento n. 4 nell'elenco delle opere comprese nell'Accordo di Programma),
- centralina idroelettrica su impianto di innevamento artificiale in corrispondenza del ponte sul torrente Olen (intervento n. 5),
- adeguamento e potenziamento del sistema di impianti a fune "Cimalegna – Passo dei Salati" (intervento n. 8),

nonché la fase di *Screening* della Valutazione di incidenza del suddetto intervento 8.

I chiarimenti e le integrazioni richieste vengono presentati nella sequenza e articolazione presente nella citata lettera di richiesta chiarimenti.

Sempre in conformità con la stessa vengono contraddistinti con il simbolo ▲ chiarimenti e integrazioni riferiti ai procedimenti di verifica di assoggettabilità a VIA, mentre con il simbolo * quelli riferiti al procedimento di VAS.

In quanto di seguito citati, vengono preliminarmente elencati gli interventi dell'Accordo di Programma considerati nei procedimenti sopra richiamati:

- 4 Manutenzione straordinaria piste Mullero, Mullero 2 e raccordo; realizzazione e potenziamento impianto di innevamento programmato;
- 5 Realizzazione di centralina idroelettrica su impianto di innevamento artificiale in corrispondenza del ponte sul torrente Olen;
- 6 Realizzazione invaso artificiale a cielo aperto per impianto di innevamento programmato in località Mullero;
- 7 Rifacimento dell'impianto funiviario Balma, opere connesse e manutenzione straordinaria pista Balma;
- 8 Adeguamento e potenziamento del sistema di impianti a fune "Cimalegna – Passo dei Salati";
- 9 Allargamento pista Pianalunga – Alagna a monte del ponte sul torrente Olen;
- 10 Variante alla pista Pianalunga – Alagna per accesso diretto alla stazione di valle della telecabina;
- 11 Acquisto veicoli mancanti Telecabina Alagna – Pianalunga;
- 12 Realizzazione accesso a pista Balma da Passo dei Salati nel vallone di Bors;

- 13 Realizzazione di stazione intermedia Telecabina Alagna – Pianalunga in località Dosso;
- 14 Variante alla pista Pianalunga – Alagna in Frazione Piane;
- 15 Potenziamento e ristrutturazione area sciabile in località Wold;
- 16 Installazione di tappeto di imbarco per la seggiovia biposto Pianalunga – Bocchetta delle Pisse;
- 18 Smantellamento funivia Bocchetta delle Pisse – Punta Indren e ristrutturazione immobili.

1 TERRE E ROCCE DA SCAVO

(▲)

In Allegato 1/1 vengono riportate le Relazioni a firma del Dott. Antonio Rolle relative alle campagne di monitoraggio in merito alla presenza di fibre asbestiformi aerodisperse effettuate in occasione dei precedenti cantieri.

2 PAESAGGIO E BENI AMBIENTALI

2.1 FASCIA DI VINCOLO DEI CRINALI

(*)

La richiesta riguarda gli interventi 4, 7, 8, 12, 18. Si rimanda in merito alla tavola 2.1/1. La documentazione in formato digitale comprende inoltre lo shape file dei crinali e delle componenti di intervento richiamate.

Il Piano Paesaggistico Regionale (P.p.r.), all'art. 13 delle Norme di attuazione, prescrive il divieto di "interventi di nuova edificazione o di sistemazione del terreno ricadenti in un intorno di 50 m per lato dai sistemi di crinali montani individuati dalla Tavola P4" dello stesso. Sono tuttavia "fatti salvi gli interventi strettamente necessari per la difesa del suolo e la protezione civile".

Nell'area interessata degli interventi previsti nell'Accordo di Programma la suddetta tavola, sulla base delle indicazioni della tavola P.4.2, "Componenti paesaggistiche" del P.p.r., individua due linee di crinale, riprese dal Ppr e rapportate alla base topografica della tavola 2.1/1:

- un crinale principale, che corrisponde allo spartiacque tra Piemonte e Valle d'Aosta e passa in corrispondenza del Passo dei Salati;
- un secondo crinale che si dirama dal primo e si estende fino al Corno Stofful passando in corrispondenza di Bocchetta delle Pisse; questo crinale secondario corrisponde al margine dell'altopiano di Cimalegna che localmente corrisponde alla linea di separazione tra la valle d'Olen e la valle di Bors; questo criterio di determinazione del crinale è stato mantenuto anche nel tratto di raccordo con il crinale principale a monte del Passo dei Salati, collocandolo sulla sommità del ripido pendio che scende verso la valle di Bors.

Intervento 4

Per quanto concerne l'intervento n. 4 (pista Mullero 2 e raccordo), che inizia a breve distanza a valle di Bocchetta delle Pisse, nessuna opera ricade nella fascia di rispetto dei 50 m dal secondo crinale, in quanto il punto di inizio della pista si colloca oltre il limite vincolato.

Intervento 7

L'intervento n. 7 (rifacimento impianto Balma) ricade nella fascia di rispetto dei 50 m con la stazione di monte, già esistente e oggetto di interventi di manutenzione straordinaria; l'intervento non è compreso tra quelli esclusi.

Nell'intervento n. 7 rientra inoltre la previsione di realizzare due apparecchi di tipo AvalHex per il distacco delle valanghe. Detti impianti sono descritti nel successivo paragrafo e, allo stato attuale delle determinazioni progettuali e di analisi delle condizioni locali di rischio valanghe, ricadono all'esterno della fascia di vincolo del secondo crinale.

Intervento 8

In merito all'intervento n° 8 (Adeguamento e potenziamento del sistema di impianti a fune "Cimalegna – Passo dei Salati"); la stazione di monte della seggiovia di proposta realizzazione si colloca a circa 110 m dal crinale principale e alla distanza di circa 25 metri dal secondo crinale.

A questo riguardo occorre evidenziare alcuni aspetti della morfologia locale. Nella documentazione progettuale e di analisi ambientale presentata (si veda in particolare l'elaborato B2 capitolo 7.4), si evidenzia, anche attraverso fotoinserimenti (figure 7.4.2.4/5 e 7.4.2.4/6, di seguito riprese), che la stazione di monte viene collocata in una sella in posizione ribassata e nascosta.

La presenza di un piccolo dosso all'interno del terrazzo posto in corrispondenza del raccordo tra i due crinali, consente di localizzare la stazione di monte in una posizione aderente all'assetto della morfologia locale. Inoltre rende possibile l'applicazione delle mitigazioni già indicate negli elaborati di progetto e ambientali: copertura della struttura del magazzino seggiole con materiale naturale presente in loco, pareti parzialmente interrato, rivestimento in pietra delle parti delle murature che risulteranno fuori terra.

E' sulla base di queste considerazioni, finalizzate a realizzare il miglior inserimento paesaggistico dell'opera, che si è proposta la localizzazione indicata, adeguatamente distanziata e ribassata dal crinale principale ed in deroga planimetrica rispetto al crinale secondario. Questa localizzazione coinvolge i tre sostegni dell'ultimo tratto di linea e un tratto della pista di accesso al sito della stazione di monte, il cui andamento nel pendio è stato definito anche come tratto di pista a dolce pendenza per i futuri utenti non esperti dell'impianto di risalita.

La piena applicazione del vincolo di distanza anche dal crinale secondario è sicuramente possibile con una deviazione del tracciato (si vedano le figure figura 2.1/1 e 2.1/2 seguenti). La deviazione così realizzata porterebbe all'esterno della fascia di vincolo anche le componenti di progetto connesse, sostegni e pista di accesso.

Ove prescritto questa puntuale modificazione dell'opera verrà effettuata. Si evidenzia tuttavia che essa porterebbe a localizzare la stazione in un punto più esposto verso la valle d'Olen, e ad escludere la possibilità di un efficace raccordo con il modellamento locale del terreno. Per gli altri aspetti ambientali si confermano le valutazioni esposte negli elaborati presentati.



Rapporto Ambientale – Parte B – Progetti in fase di verifica - Figura 7.4.2.4/5 Fotoinserimento della stazione di monte –
Panoramica dal Corno Rosso



Rapporto Ambientale – Parte B – Progetti in fase di verifica - Figura 7.4.2.4/6 Fotoinserimento della stazione di monte –
Dal Corno Rosso - Vista ravvicinata

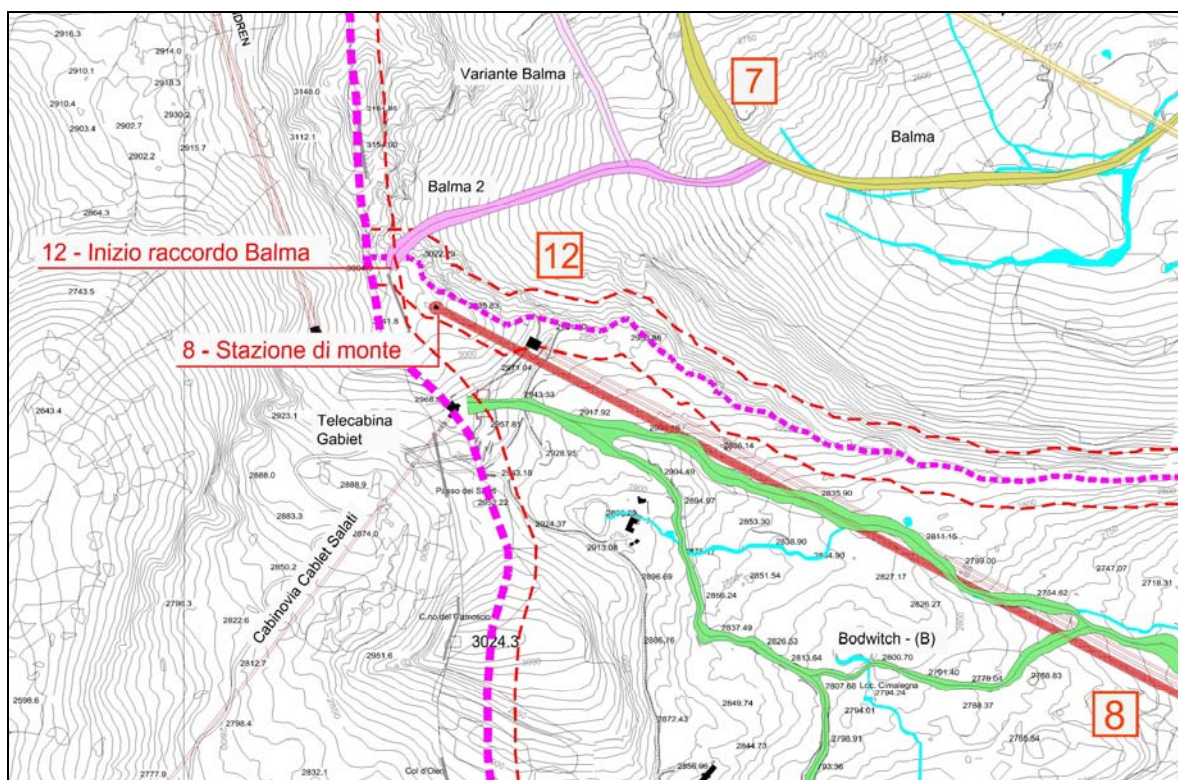


Figura 2.1/1 Soluzione di progetto presentata

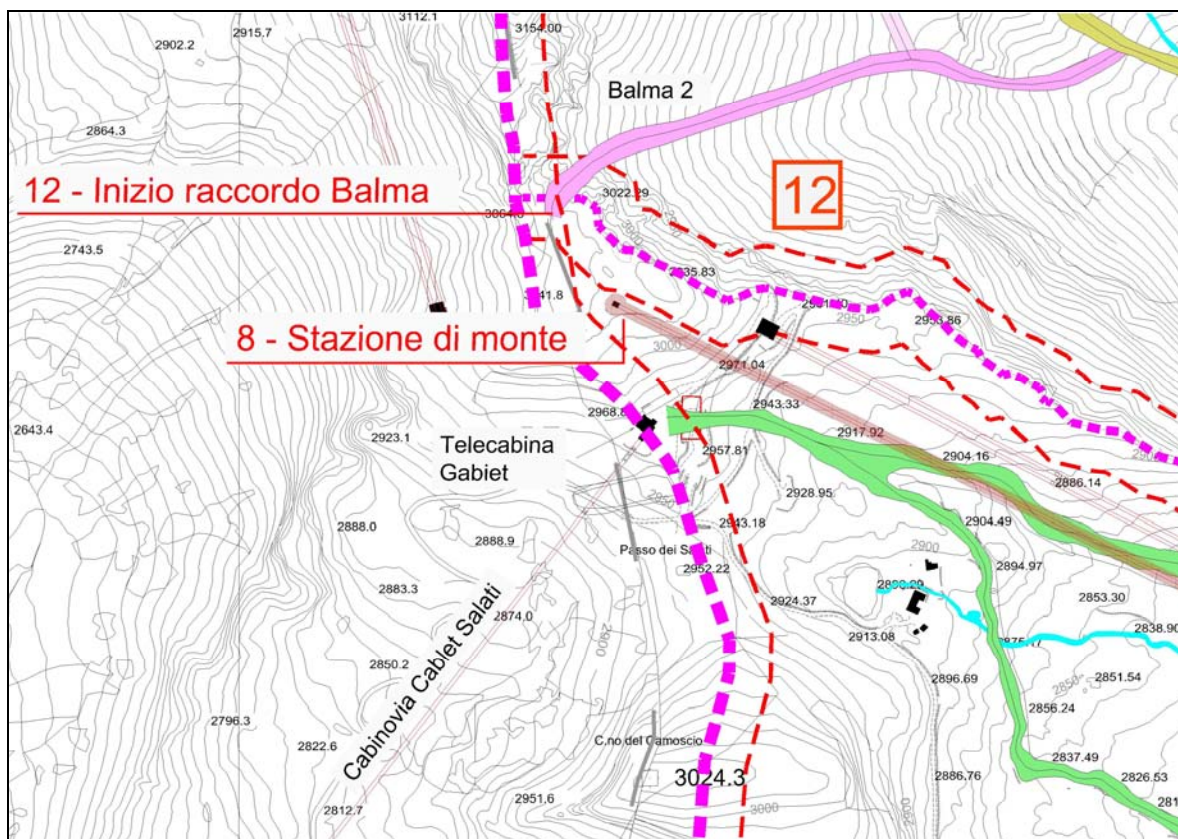


Figura 2.1/2 Soluzione di progetto con collocazione della stazione di monte e del tratto terminale all'esterno della fascia di vincolo

Con la predisposizione del Progetto definitivo si provvederà a definire in dettaglio le condizioni di inserimento dell'opera nel contesto locale. Questo in particolare con l'elaborazione della Relazione paesaggistica che costituirà, come indicato nel Piano di monitoraggio del Rapporto Ambientale, il documento di riferimento per il monitoraggio degli effetti sulla componente paesaggio. In tal senso verrà effettuato un rilievo topografico di dettaglio che permetterà:

- di visualizzare dal punto di vista volumetrico la localizzazione dell'opera e le sue relazioni con la morfologia locale,
- di realizzare un insieme di fotoinserimenti, a complemento di quelli già presentati, che illustrino puntualmente l'inserimento dell'opera nel paesaggio locale e gli effetti delle mitigazioni previste.

In merito a questo tema occorre infine osservare che, a seguito di un confronto tra l'ArPieT (Associazione regionale piemontese esercenti trasporto a fune) e la Regione Piemonte, Direzione Programmazione Strategica Politiche Territoriali ed Edilizia, si è convenuto sulla necessità di affrontare le problematiche poste da una rigida applicazione del vincolo di inedificabilità nella fascia di rispetto dei crinali. L'ipotesi di ridefinizione, fatta salva la necessaria concertazione con tutti gli Enti in merito competenti, prevede condizioni di deroga, non lesive della qualità del paesaggio, al citato vincolo per opere riguardanti nuovi impianti di risalita ricadenti nelle aree sciabili così come definite dalla Legge Regionale n. 2/09 e s.m.i. A tale proposito, nell'area gestita dalla Monterosa 2000 S.p.A., si è già provveduto all'individuazione dell'area sciabile ex art. 5 L.R. 2/09, approvata con Deliberazione della Giunta del Comune di Alagna V. n. 24 in data 10/06/2009, depositata presso la Regione Piemonte con prot. 30424/DB 18.11 in data 7/10/2009 e successivamente approvata in via definitiva con silenzio assenso. Nell'area sciabile così individuata, che comprende anche il versante piemontese nell'intorno del Passo dei Salati, ricadono tutte le opere considerate nell'ambito del presente procedimento.

Intervento 12

Ricade nell'ambito delle fasce dei crinali indicati il primo tratto dell'intervento n. 12 "Realizzazione accesso a pista Balma da Passo dei Salati nel vallone di Bors". Al riguardo si rimanda a quanto già esposto nel Rapporto Ambientale (paragrafo 2.2.10), ovvero che le previste modalità di intervento per l'attuazione della pista, limitate a interventi di segnalamento, escludono opere di rimodellamento e di regolarizzazione del pendio che possono modificare la fisionomia naturale dei luoghi.

Intervento 18

L'intervento n°18 (esistente funivia Bocchetta delle Pisse – Punta Indren, dismessa), infine, riguarda lo smantellamento di strutture obsolete (in particolare il pilone 1 posto a 90 metri dal secondo crinale) e opere di riqualificazione degli edifici (nello specifico la stazione di valle, posta in prossimità del crinale) che come tali non ricadono nei casi contemplati dall'art. 13 del P.p.r..

2.2 STRUTTURE PREVISTE DAL PIANO SICUREZZA VALANGHE

(*)

Le uniche strutture fisse previste all'interno del Piano di Sicurezza Valanghe della Monterosa 2000 S.p.A. si riferiscono all'intervento relativo all'impianto funiviario Balma. In questo caso infatti, oltre alle misure di tipo gestionale per la messa in sicurezza della porzione di linea della nuova seggiovia che risulta soggetta a rischio valanghivo, sono necessari due impianti di distacco programmato delle valanghe. La previsione di installare sistemi fissi di questo tipo consente di operare secondo una preordinata metodologia di intervento in funzione di determinate soglie di allarme e indipendentemente dalle condizioni di accessibilità del sito. In particolare questi sistemi di distacco permettono di operare a distanza con sistemi di telecontrollo, sia nelle ore diurne che notturne e soprattutto anche quando non è possibile pervenire alla zona di distacco per problematiche meteorologiche o di sicurezza degli operatori.

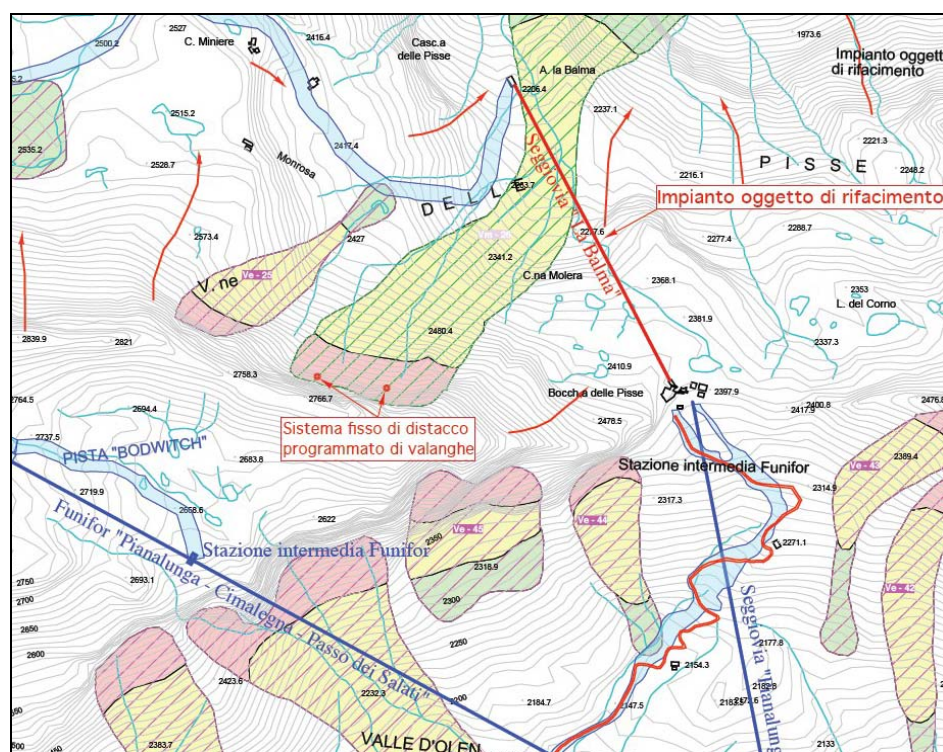


Figura 2.2/1 Stralcio della Carta delle Valanghe, elaborato n°11 relativo al Progetto di Rifacimento dell'impianto funiviario "Balma".

I sistemi di distacco sono due apparecchi di tipo AvalHex, che prevedono un sistema di distacco con palloni in lattice che vengono gonfiati con una miscela di aria e idrogeno. Il sistema, molto semplice e di basso impatto, richiede la realizzazione di un piccolo basamento su cui si installa un palo dotato di una corona su cui sono alloggiati le cartucce con i palloni in lattice. Intorno al palo verticale sono fissate quattro bombole standard in cui è stoccato l'idrogeno necessario per il funzionamento dell'apparecchio. Dal punto di vista dell'alimentazione, gli AvalHex sono totalmente autonomi e ricavano l'energia necessaria da un piccolo pannello fotovoltaico.

La posizione dei sistemi di messa in sicurezza è individuata nella potenziale zona di distacco dell'evento valanghivo che storicamente ha interessato la stazione di valle della cestovia Balma e che risulta situata

nella zona compresa fra Bocchetta delle Pisse e l'altopiano delle Miniere, alcune decine di metri al di sotto della cresta che separa il Vallone di Bors dall'altopiano di Cimalegna. Lo stralcio cartografico sopra riportato mostra la collocazione del sistema di distacco valanghe costituito dalle due unità separate.

L'unità viene piazzata con l'ausilio di un elicottero per il trasporto in quota e può essere rimossa per interventi di manutenzione. Tale sistema di distacco è l'unico di tipo fisso attualmente utilizzato nel comprensorio sciistico di Alagna, dove è presente un dispositivo installato nel pressi dell'ex Rifugio Guglielmina (figure seguenti). Nel piano degli interventi, oltre ai due sistemi a servizio del nuovo impianto Balma, non è prevista l'installazione di altri sistemi o strutture di tipo fisso per la protezione dal rischio valanghivo.



Figure 2.2/2 e 2.2/3 Riprese fotografica del sistema Avalhex esistente presso il rifugio Guglielmina al servizio della pista Olen

2.3 CARATTERISTICHE DELLA FRAZIONE SEEWY

(▲*)

La frazione Seewy, nei pressi del rifugio Città di Mortara, è costituito da un gruppo di costruzioni in pietra aventi le caratteristiche di baite di alpeggio nelle quali, almeno in due casi, sono stati eseguiti interventi di ristrutturazione edilizia.

Le caratteristiche architettoniche, non rappresentative dei sistemi costruttivi locali "walser", sono espressione dell'architettura rurale di alpeggio.

Il vigente Piano Regolatore del Comune di Alagna non include l'abitato tra i nuclei di interesse storico-documentario.

La frazione si trova sulla sinistra e in posizione rialzata rispetto al tracciato della pista Pianalunga - Alagna, come di seguito illustrato nelle riprese fotografiche riportate. La realizzazione degli interventi riguardanti la pista Mullero 2 e il raccordo a Pianalunga della stessa sono stati progettati in modo da sfruttare l'andamento naturale del terreno e ridurre al minimo gli interventi di scavo e riporto. In particolare in corrispondenza della località Seewy i due tratti di pista che affiancheranno l'abitato si trovano a una distanza maggiore rispetto alla distanza tra le case e la pista esistente. Inoltre le opere di mitigazione previste, come l'inerbimento del sedime della pista, concorreranno a preservare l'aspetto paesaggistico nel nucleo rurale.



Figura 2.3/1 Viste della frazione Seewy, sullo sfondo è visibile un sostegno dell'impianto di risalita Alagna – Pianalunga; tra l'impianto e l'insediamento si osserva il tracciato della pista Pianalunga - Alagna.



Figura 2.3/2 Vista della frazione Seewy



Figura 2.3/3 Ripresa da elicottero del nucleo Seewy. Si osserva il tracciato della pista, sciistica e carrabile in periodo estivo, Pianalunga – Alagna



Figura 2.3/4 Ripresa da elicottero del nucleo Seewy

2.4 CHIARIMENTI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DELLA CENTRALINA DI PRODUZIONE IDROELETTRICA

(▲)

2.4.1 Documentazione fotografica dell'area di intervento



Figura 2.4/1 - Sullo sfondo il ponte sul Torrente Olen e lo spiazzo a destra dove è prevista la centralina



Figura 2.4/2 Sullo sfondo il ponte sul Torrente Olen e lo spiazzo a destra dove è prevista la centralina



Figura 2.4/3 Muro d'ala dove è previsto il punto di restituzione delle acque



Figura 2.4/4 Ponte sul Torrente visto dalla strada di servizio



Figura 2.4/5 Area del nuovo fabbricato



Figura 2.4/6 Area del nuovo fabbricato



Figura 2.4/7 Particolare del palo ENEL per l'allacciamento

2.4.2 Opere di difesa spondale e trasformazione morfologica delle sponde

Non sono previste opere di difesa spondale o di trasformazione morfologica delle sponde per la costruzione della nuova centralina idroelettrica sulla rete dell'impianto di innevamento programmato esistente. L'unica opera che interessa in qualche modo le sponde sarà lo sbocco del tubo di scarico della turbina, che sarà costituito da un semplice foro nel muro d'ala in calcestruzzo di sostegno della spalla destra del ponte sul lato a monte (si veda la figura 2.4/3). Lo sbocco della tubazione di scarico sarà posizionato ad una quota tale da non essere interessata dal regime idraulico del Torrente Olen.

2.4.3 Strutture di sostegno del terreno per la costruzione del fabbricato

Per la realizzazione del nuovo fabbricato di centrale non sarà necessaria alcuna opera di sostegno del terreno. L'edificio verrà infatti posto in un piccolo spiazzo naturale situato al bordo destro della pista di sci e per la relativa costruzione si provvederà soltanto ad una parziale demolizione di un trovante roccioso retrostante con ricollocazione del materiale nel medesimo sito.

2.4.4 Verifica della fascia di inedificabilità del torrente (art. 96 R.D. 523/1904)

La posizione del nuovo fabbricato di centrale, come si evince dall'Allegato 5/1, garantisce il rispetto della distanza di 10 m dal filo della sponda che individua la fascia di inedificabilità del Torrente Olen

2.4.5 Verifica della compatibilità con il PPR (NTA art.14 c. 9)

La realizzazione della nuova centralina idroelettrica in corrispondenza del ponte a monte della Frazione Piane non presenta aspetti in conflitto con le prescrizioni di cui all'art. 14 comma 9 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Paesistico Regionale. In particolare non vi sono interventi che determinino rimozione di vegetazione arbustiva ed arborea di tipo igrofilo.

La costruzione del fabbricato di centrale avverrà quasi esclusivamente su un piccolo spiazzo esistente a bordo della strada sterrata comunale che sale dalla Frazione Piane alla Frazione Wittine e che nei mesi invernali risulta completamente interessata dalla presenza della pista di sci. Gli scavi delle reti di adduzione e di scarico dell'acqua, nonché di collegamento elettrico, interessano esclusivamente il sedime della suddetta strada e del limitrofo spiazzo senza disegnare alcun fenomeno di interferenza con la vegetazione presente.

Per quanto concerne i fattori caratterizzanti del corso d'acqua interessato, ovvero il Torrente Olen, la realizzazione dell'impianto idroelettrico non costituisce alcuna forma di disturbo o di modifica. Le opere di presa dell'impianto sono infatti quelle già esistenti a servizio dell'impianto di innevamento programmato della Monterosa 2000 S.p.A. e non subiranno modifiche dalla realizzazione della centralina idroelettrica. La costruzione del fabbricato di centrale non ha peraltro nessun impatto diretto sulla dinamica fluviale.

Per quanto riguarda il sistema di scarico dell'acqua turbinata, si intende realizzare un foro all'interno di un muro d'ala in calcestruzzo armato che sostiene la spalla destra a monte del ponte, per consentire il recapito della portata convogliata attraverso una tubazione. La realizzazione di tale sistema di scarico non modifica

dunque la naturalità del Torrente, che è già caratterizzata dalla struttura artificiale del ponte in legno lamellare.

Infine si evidenzia che nella tratta del Torrente Olen sottesa dall'intervento, ovvero dalle attuali opere di presa (collocate a monte dell'Alpe Pianalunga nella valle sottostante la bastionata di Cimaiegna) alla centralina (si veda la tavola A.3.2 facente parte della documentazione di Progetto Preliminare presentato unitamente al Rapporto Ambientale), non sono presenti specifici fattori caratterizzanti il corso d'acqua come cascate o salti di valore scenico.

2.5 ALTERNATIVE IMPIANTISTICHE ALLA SEGGIOVIA CIMAIEGNA - PASSO DEI SALATI

(▲*)

La scelta di proporre la realizzazione della nuova seggiovia quadriposto Cimaiegna – Passo dei Salati è giustificata da numerosi vantaggi tecnici, economici e funzionali. Negli studi precedentemente effettuati si è provveduto ad analizzare approfonditamente altre soluzioni impiantistiche, pervenendo alla conclusione che non vi sono alternative che possano garantire un risultato comparabile.

In particolare le alternative potenzialmente percorribili sono le seguenti:

- sostituzione delle vetture esistenti con altre due di maggiore capienza,
- aggiunta di ulteriori due cabine sulle linee esistenti con funzionamento in tandem parallelo,
- aggiunta di ulteriori due cabine sulle linee esistenti con funzionamento a va e torna incrociato alla stazione intermedia.

La sostituzione delle vetture esistenti consentirebbe un aumento della portata reale inferiore al 20% rispetto al valore attuale (+ 90 persone-ora rispetto alle attuali 450 con fermata intermedia a Cimaiegna, o + 160 persone-ora rispetto alle attuali 800 senza fermata intermedia) e richiederebbe i seguenti interventi strutturali:

- probabile sostituzione delle funi portanti
- sostituzione delle funi traenti
- sostituzione delle vetture
- sostituzione dei carrelli delle vetture con innalzamento delle sospensioni
- sostituzione delle scarpe di sostegno delle funi sui pali
- sostituzione dei cavallotti di sostegno della fune traente
- innalzamento della copertura della stazione di valle per la maggior altezza delle vetture
- modifiche strutturali alle strutture funiviarie di stazione (monte, intermedia e valle) per la maggior altezza della sospensione
- verifica con probabile incremento della componente gravitazionale delle stazioni per bilanciare l'incremento di tensione sulle funi dell'impianto.

L'aggiunta di due vetture con funzionamento in tandem consentirebbe un incremento della portata dell'ordine del 30% (+ 135 persone-ora o + 240 nelle due diverse modalità di gestione) rispetto al valore attuale e richiederebbe i seguenti interventi strutturali:

- sostituzione delle funi portanti
- sostituzione delle funi traenti
- acquisto di due vetture aggiuntive
- acquisto dei carrelli e delle sospensioni delle vetture
- sostituzione delle scarpe di sostegno delle funi sui pali
- rifacimento dei fusti e delle fondazioni dei pali di sostegno
- modifiche e allungamento delle pedane, dei piani di imbarco e sbarco e delle fosse delle stazioni per consentire l'ingresso in stazione di due vetture in più e soprattutto la salita e la discesa dei clienti
- verifica con sicuro incremento della componente gravitazionale delle stazioni per bilanciare l'incremento di tensione sulle funi dell'impianto
- sostituzione degli organi, dei motori e delle apparecchiature di potenza
- sostituzione dei sistemi di tensionamento delle funi traenti.

L'aggiunta di due vetture con funzionamento a va e torna incrociato alla stazione intermedia consentirebbe un incremento della portata dell'ordine del 35% (+ 160 persone-ora o + 280 nelle due diverse modalità di gestione) rispetto al valore attuale e richiederebbe i seguenti interventi strutturali:

- sostituzione delle funi portanti
- sostituzione delle funi traenti
- acquisto di due vetture aggiuntive
- acquisto dei carrelli e delle sospensioni delle vetture
- completa modifica con rifacimento quasi completo della stazione intermedia di scambio, per consentire l'incrocio dei rami della fune traente e la discesa e la salita dei passeggeri
- modifiche e allungamento delle pedane e dei piani di imbarco e sbarco della stazione intermedia per consentire l'ingresso in stazione di due vetture in più e soprattutto la salita e la discesa dei clienti
- verifica con sicuro incremento della componente gravitazionale delle stazioni per bilanciare l'incremento di tensione sulle funi dell'impianto
- sostituzione degli organi, dei motori e delle apparecchiature di potenza
- sostituzione dei sistemi di tensionamento delle funi traenti.

Nessuna delle opzioni descritte risulta sostenibile sotto il profilo tecnico ed economico. Esse infatti presentano dei valori di incremento di portata molto ridotti, a fronte di costi di investimento che superano quelli dell'impianto scelto, ovvero di una nuova seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico.

Questa soluzione, con portata oraria di 2000 persone e 1600 persone-ora nel Funifor gestito a navetta Pianalunga-Cimalegna, oltre al miglior rapporto costo/capacità, presenta altri sicuri vantaggi rispetto alle alternative descritte:

- funzionamento con regime di moto continuo e con sci ai piedi, quindi con appetibilità molto più elevata da parte degli sciatori provenienti dall'altopiano di Cimalegna, costituiti come illustrato nel Rapporto Ambientale dalla quota di utenza meno esperta,
- funzionamento solo invernale, e quindi risparmio sia in termini energetici che di personale durante il periodo estivo, o comunque quando la necessità di portata è più ridotta,
- possibilità di raggiungimento della quota 3.030 m s.l.m. in modo da consentire un possibile accesso al vallone di Bors attraverso il raccordo al tracciato Balma.

2.6 RIAPERTURA E MANTENIMENTO DI EX PISTA DI CANTIERE NELL'AREA CIMALEGNA

(▲)

Il tracciato della pista di cantiere utilizzata per la realizzazione dell'impianto Funifor, successivamente oggetto di interventi di ripristino, è riportato nella tavola di Progetto Preliminare A.4.2. La riapertura della pista si rende necessaria per accedere ai siti in cui sono localizzati la stazione di valle ed i piloni di sostegno della seggiovia di proposta realizzazione.

L'ipotesi, in variante rispetto alle condizioni prescritte nel provvedimento autorizzativo dell'impianto Funifor, di mantenere la pista al termine delle attività di costruzione, si motiva essenzialmente con l'esigenza di poter accedere più agevolmente alla stazione di valle per interventi di manutenzione. Questa esigenza deriva dalla presenza in stazione di macchinari e impianti, su cui si basa il funzionamento dell'impianto, sotto ogni profilo più complessi di quelli presenti, a titolo di esempio, nella vicina stazione intermedia Funifor.

E' implicito che l'eventuale autorizzazione al mantenimento della pista non significa il mantenimento delle condizioni presenti al termine del cantiere, ma piuttosto la definizione di un tracciato percorribile da mezzi di servizio del tipo pick up, accuratamente sistemato dal punto di vista morfologico e correttamente inserito in un contesto in cui il suolo è pressoché integralmente costituito da materiale pietroso o roccioso, quasi del tutto privo di copertura vegetale. E' implicito che gli avvallamenti che accolgono nuclei di vegetazione erbacea di alta quota vengono in ogni caso preservati con la realizzazione del tracciato di servizio.

In questo senso si osserva che le condizioni di realizzazione dell'opera potranno essere determinate con l'autorizzazione del Progetto Definitivo, a cui si accompagnerà la predisposizione della Relazione Paesaggistica, che, come previsto nel Piano di monitoraggio allegato al Rapporto Ambientale, fornirà la documentazione di riferimento per il controllo delle condizioni di inserimento dell'opera nel contesto locale.

2.7 DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE DI AMPLIAMENTO DELLA PISTA A MONTE DEL TORRENTE OLEN

(*)

Si veda in merito l'allegata tavola 2.7/1, in cui si riportano planimetria e sezioni dell'ampliamento previsto.

L'intervento di allargamento in progetto è necessario per risolvere le oggettive problematiche di sicurezza degli sciatori in corrispondenza del restringimento di un tratto della pista Pianalunga – Alagna.

L'intervento è interamente previsto sul lato sinistro della pista esistente, e si prevede di realizzare un riporto di terreno da addossare al pendio esistente che separa il piano della pista di sci rispetto a quello della pista di servizio. Più precisamente si prevede la realizzazione di una piccola platea di fondazione di appoggio della struttura di sostegno in terra rinforzata.

Il ricorso a questa modalità di intervento, riconducibile alle tecniche di ingegneria naturalistica, è finalizzato a ottenere adeguate condizioni di inserimento ambientale del paramento, pur con la necessità, per la ridotta disponibilità di spazio, di realizzare angoli di scarpata subverticali.

Lo strato superiore del tratto di ampliamento sarà completato con terreno naturale, che al termine dei lavori verrà inerbito in continuità con il piano della pista di sci esistente.

La realizzazione dell'intervento non presenta particolari difficoltà sotto il profilo cantieristico. L'accesso al sito è infatti garantito dalla pista di servizio carrabile che costeggia tutto lo sviluppo della fondazione del paramento di sostegno. La parte sommitale è comunque raggiungibile con mezzi d'opera muovendosi direttamente sul sedime della pista di sci.

L'opera in esame è soggetta ai procedimenti di valutazione connessi alla presenza di vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e vincolo idrogeologico (L.R. 45/1989 e s.m.i.). Con la predisposizione del progetto definitivo dell'opera verranno predisposti e presentati nei rispettivi procedimenti autorizzativi gli elaborati tecnici e ambientali previsti.

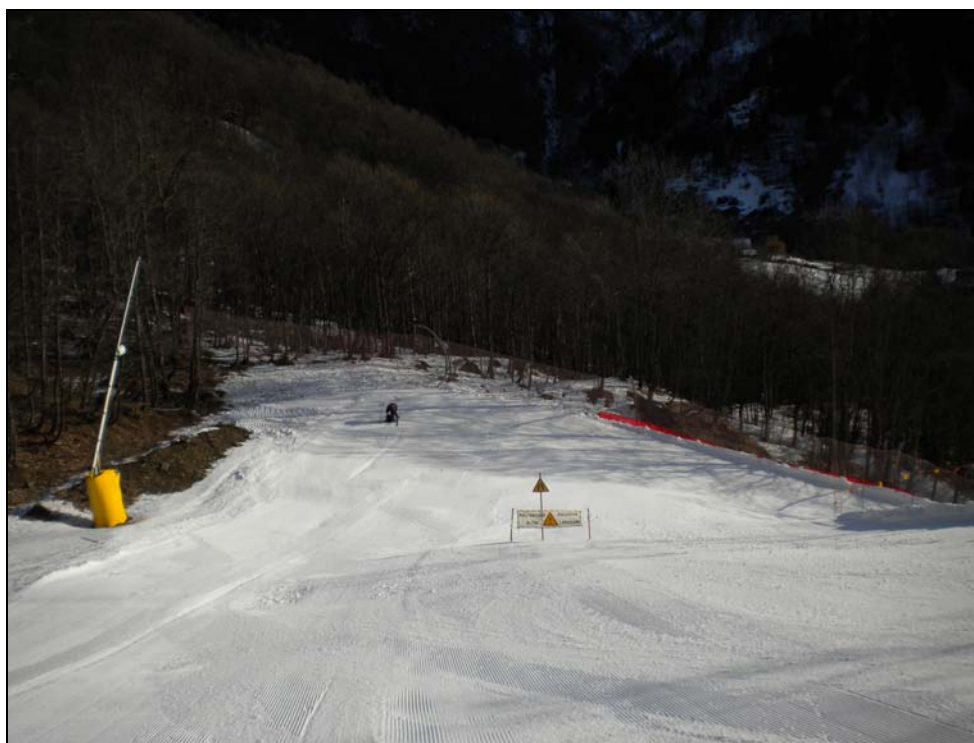


Figura 2.7/1 - vista da monte dell'imbocco del tratto in allargamento con curva a tornante



Figura 2.7/2 - vista dall'alto del tratto da allargare



Figura 2.7/3 - tratto da allargare con, sulla destra, scogliera in massi



Figura 2.7/4 - pendio tra la pista e la strada, oggetto di riempimento con opera di sostegno



Figura 2.7/5 - vista dal ponte con pista e strada

2.8 VARIANTE DELLA PISTA PIANALUNGA – ALAGNA PER ACCESSO DIRETTO ALLA STAZIONE DI VALLE DELLA TELECABINA

(*)

Si veda in merito la tavola 2.8/1 che illustra con planimetria di dettaglio il tracciato previsto per l'accesso alla stazione di valle della telecabina.

Nella figura seguente è riportato il tracciato in progetto localizzato sulla foto aerea dell'area d'intervento.



Figura 2.8/1: accesso diretto alla stazione di valle della Telecabina – Tracciato localizzato su foto aerea: in verde la pista esistente e in arancio il tracciato in variante.

Per quanto riguarda il dimensionamento delle opere in progetto si evidenzia che il tracciato in progetto si configura come uno ski weg, ovvero un tratto di pista di raccordo di ridotta dimensione (max 6-7 metri di larghezza). Il percorso verrà realizzato con andamento a mezza costa che consenta di compensare scavi e riporti. La superficie della pista verrà ricoperta riutilizzando il terreno vegetale di scotico e inerbita come già oggi la pista esistente nei tratti a prato.

Al margine dell'abitato di Alagna il tracciato si raccorda per un breve tratto al sentiero tra le abitazioni che consente di raggiungere la stazione di valle della telecabina.

Per quanto riguarda le interferenze con le formazioni arboree, il tracciato interesserà aree a prato-pascolo con presenza sparsa di nuclei arboreo-arbustivi di latifoglie miste (acero–tiglio–frassineto) e di appezzamenti adibiti a orto o frutteto. Il tracciato, come documenta la foto aerea riportata in figura e nella tavola, si mantiene all'esterno delle zone boscate con continuità.

Nella figura seguente è riportato uno stralcio cartografico relativo agli usi del suolo in atto che caratterizzano le aree d'intervento.

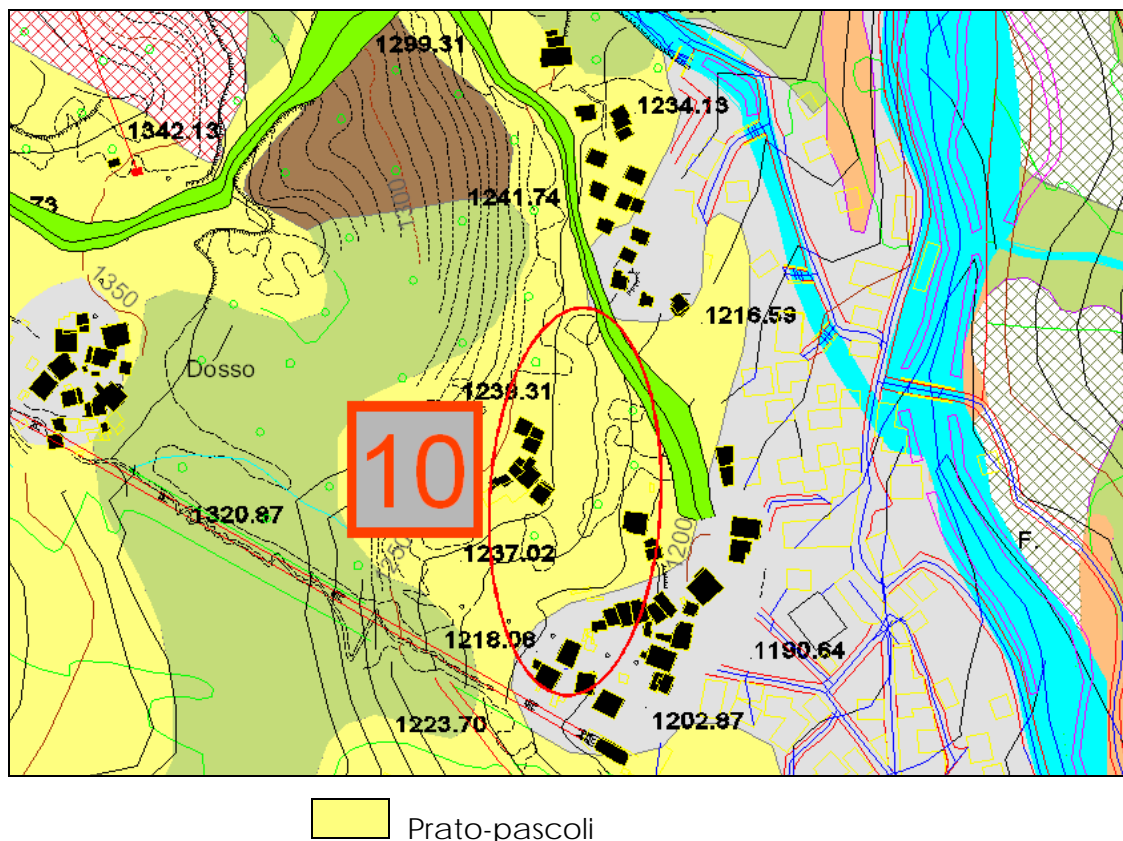


Figura 2.8/2: Area in cui si colloca il tratto di accesso diretto alla stazione di valle della Telecabina – Usi del suolo – In verde il tracciato attuale, cerchiata l'area di intervento

Il tracciato sfrutterà il più possibile sentieri esistenti e varchi nella vegetazione naturale, al fine di minimizzare, se possibile prevenire completamente, le interferenze su quest'ultima. Analoga attenzione verrà prestata al tratto di avvicinamento alle abitazioni dove sono presenti orti e frutteti.

Sono riportate di seguito alcune viste fotografiche del tracciato in progetto, riprese in modo da percorrerne l'andamento da monte verso valle.

L'opera in progetto è soggetta ai procedimenti di valutazione connessi alla presenza di vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e vincolo idrogeologico (L.R. 45/1989 e s.m.i.). Con la predisposizione del progetto definitivo dell'opera e dei correlati elaborati per i suddetti procedimenti, si provvederà altresì a predisporre, ai sensi della vigente normativa di settore, anche un documento di valutazione previsionale di impatto acustico, sottoponendolo all'approvazione dell'Autorità in merito competente (Comune di Alagna). La valutazione acustica verrà effettuata secondo i criteri esposti nel successivo paragrafo 3 e già applicati per la pista Olen.

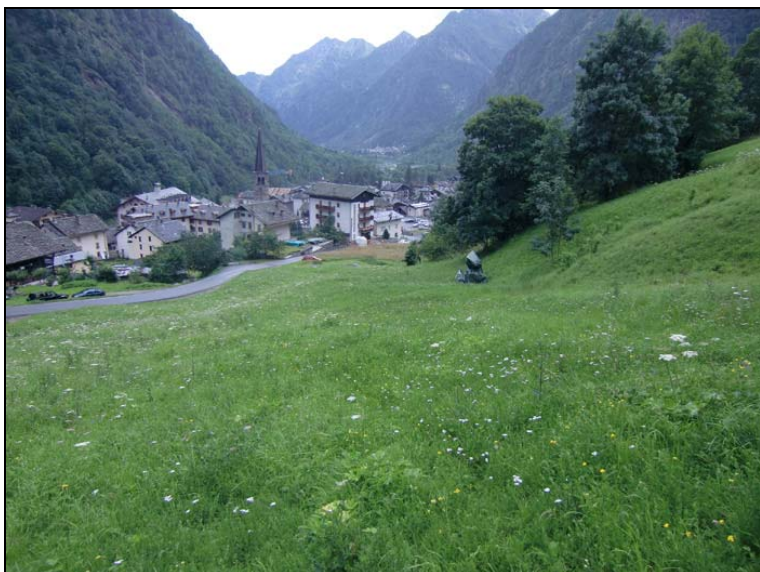


Figura 2.8/3: tratto di monte della variante in prossimità dell'innesto sulla pista Pianalunga-Alagna esistente

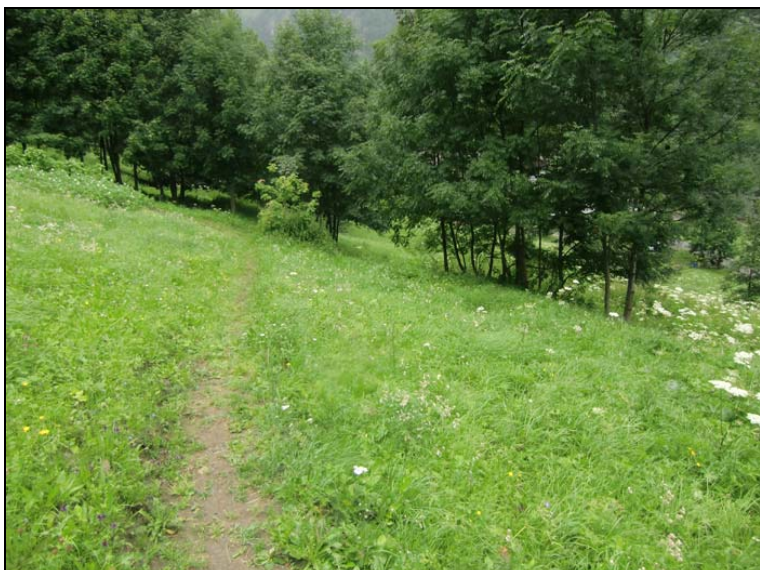


Figura 2.8/4: tratto di monte; il tracciato in variante sfrutterà il più possibile i sentieri esistenti

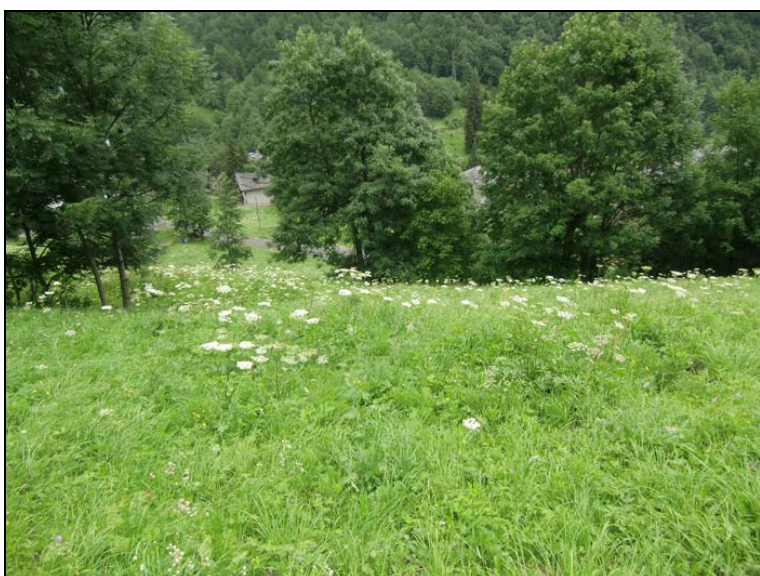


Figura 2.8/5: tratto di monte; il tracciato è concepito per sfruttare i varchi esistenti nei lembi di vegetazione intercettati e contenere così al minimo i tagli di esemplari arborei e arbustivi



Figura 2.8/6: ulteriore vista del tratto di monte del tracciato, che utilizzerà i varchi esistenti nella vegetazione locale

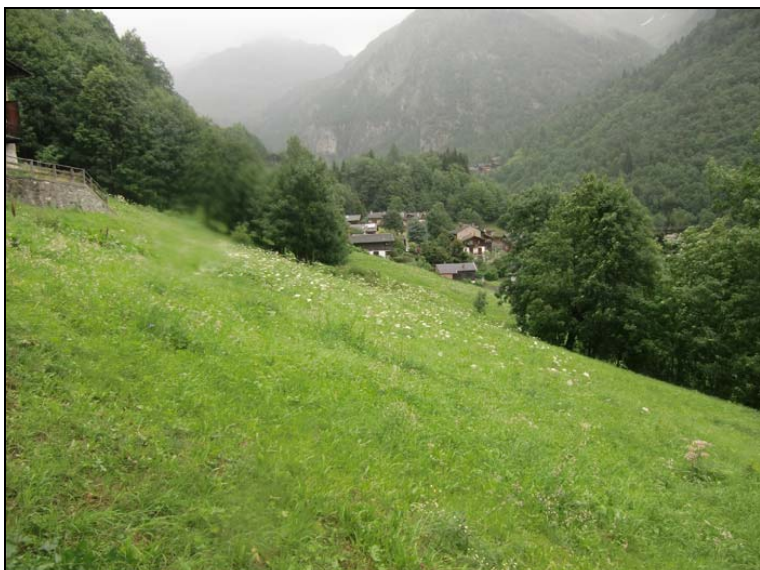


Figura 2.8/7: tratto di monte-intermedio del tracciato, previsto nel varco tra gli alberi al centro dell'immagine

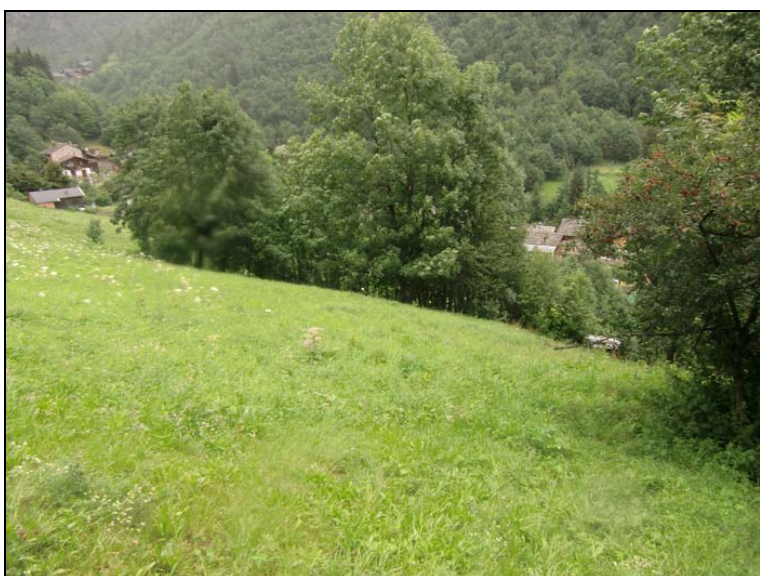


Figura 2.8/8: tratto di monte-intermedio del tracciato, caratterizzato dalla presenza di nuclei arboreo-arbustivi localmente interferiti

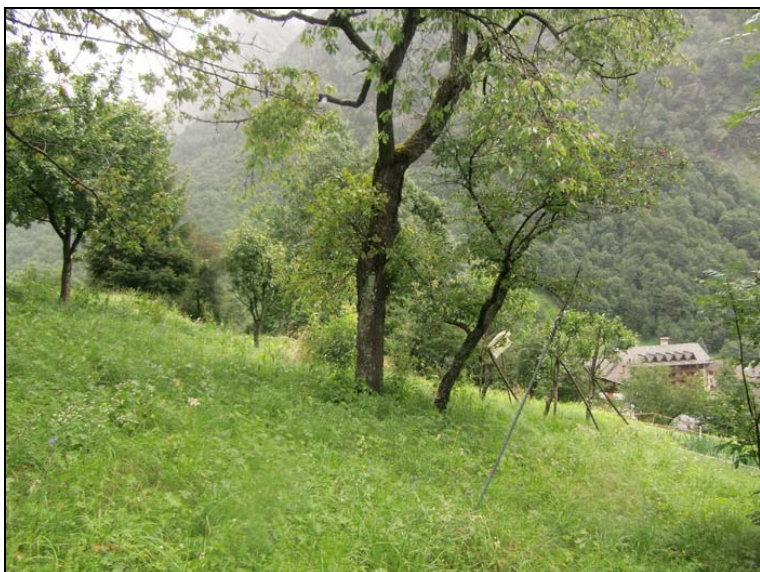


Figura 2.8/9: tratto intermedio; il tracciamento definitivo della variante terra conto dell'esigenza di salvaguardare il maggior numero possibile di esemplari arborei (come quelli nell'immagine), utilizzando le superfici a prato



Figura 2.8/10: tratto intermedio, nucleo arboreo di latifoglie miste potenzialmente interferito



Figura 2.8/11: tratto terminale del tracciato, la variante interesserà superfici a prato, sfruttando i varchi tra i frutteti e gli orti esistenti



Figura 2.8/12: tratto terminale del tracciato, anche in questo caso verranno sfruttati i sentieri esistenti



Figura 2.8/13: tratto terminale del tracciato, visibile uno dei sentieri sfruttati dal tracciato per contenere al minimo gli impatti sulla vegetazione



Figura 2.8/14: tratto terminale del tracciato, che sfrutterà i sentieri tra le case esistenti; in primo piano il piazzale della stazione di valle della telecabina

2.9 CHIARIMENTI IN MERITO ALLE FINALITÀ DELLA STAZIONE INTERMEDIA DELLA TELECABINA ALAGNA - PIANALUNGA

(*)

La stazione intermedia della telecabina Alagna – Pianalunga costituisce una soluzione impiantistica alla problematica del mancato arrivo degli sciatori che percorrono la pista per Alagna, direttamente alla partenza attuale della cabinovia. L'ipotizzata stazione intermedia, posta poco a monte della Frazione Dosso, consentirebbe infatti di intercettare la linea della cabinovia attuale sul ramo di salita e di realizzare dunque un punto di imbarco diretto per gli sciatori provenienti di Pianalunga. In tal modo gli sciatori che percorrono la pista verso Alagna e che hanno intenzione di risalire a Pianalunga, non avrebbero più la necessità di scendere fino all'abitato di Alagna al termine della suddetta pista ma potrebbero fermarsi in corrispondenza della nuova stazione intermedia e reimbarcarsi verso Pianalunga senza dover percorrere alcun tratto a piedi. Qualora invece gli sciatori stiano percorrendo la pista per l'ultima volta, potrebbero continuare lungo il tracciato attuale fino all'arrivo in paese.

La condizione di alternativa del presente intervento rispetto alla variante alla pista per Alagna (intervento considerato nel paragrafo precedente) si giustifica nella misura in cui, fornendo agli sciatori una possibilità di imbarco diretto sulla cabinovia per Pianalunga senza dover percorrere alcun tratto a piedi, cesserebbe lo scopo di realizzare un accesso diretto con gli sci ai piedi fino alla partenza attuale della cabinovia.

Si evidenzia tuttavia che la soluzione "Stazione intermedia" è da considerarsi soluzione subordinata rispetto alla variante della attuale pista nel tratto terminale. Quest'ultimo intervento, come illustrato in paragrafo 6.1.2 del Rapporto Ambientale, è da ritenersi preferibile sia sotto il profilo ambientale che economico.

2.10 CHIARIMENTI IN MERITO ALLA VARIANTE DELLA PISTA PIANALUNGA – ALAGNA IN LOCALITÀ PIANE

(*)

Si veda in merito la tavola 2.10/1 che illustra con planimetria di dettaglio due alternative di tracciato in variante.

L'ipotesi A è stata definita sulla base di preliminari valutazioni che hanno portato a determinare la distanza di 100 metri dalla frazione Piane come il limite necessario per risolvere le problematiche acustiche alla base della ipotesi di variante. Tale limite è stato mantenuto, nel tratto terminale della variante, anche rispetto alla frazione Dosso. Sulla base della valutazioni acustiche esposte nel successivo capitolo 3 si ha motivo di ritenere che la suddetta distanza, che porta ad addentrare la pista nelle limitrofe aree boscate, sia da considerarsi ampiamente cautelativa.

Un ulteriore elemento problematico della variante ipotizzata, ancora derivante dalla distanza planimetrica assunta come riferimento, riguarda il tratto iniziale del tracciato, che attraversa una porzione di terreno in contropendenza, con conseguenti interventi di scavo e soprattutto di significativo riporto del terreno.

Per quanto riguarda le interferenze di questa ipotesi progettuale con gli usi del suolo in atto e con le formazioni boscate esistenti, il tracciato interesserebbe nei tratti di monte e di valle prevalentemente superfici a prato-pascolo e formazioni boscate ad acero-tiglio-frassineto nel tratto intermedio..



Figura 2.10/1: varco all'interno dell'acero-tiglio-frassineto sfruttato dal tracciato in progetto



Figura 2.10/2: tratto intermedio del tracciato, area interferita all'interno della superficie boscata

La soluzione B, ancorché più prossima all'abitato (distanza minima 80 metri), alla luce dei criteri di valutazione definiti a livello programmatico (successivo capitolo 3) è da ritenersi anch'essa idonea in termini di compatibilità acustica. Essa inoltre consente di affrontare positivamente le descritte problematiche di inserimento ambientale:

- lo stacco dal tracciato attuale avviene seguendo l'andamento discendente delle curve di livello, nell'ottica di limitare gli interventi di scavo e di compensare i riporti con gli scavi;

- il tracciato si sviluppa limitando per quanto possibile le interferenze con la vegetazione, ovvero collocandosi all'interno di aree a prato e ricercando varchi nelle zone in cui il bosco si dirada. La soluzione B, pertanto consente di prevenire/minimizzare gli impatti con l'acero-tiglio-frassineto in misura significativamente superiore rispetto all'ipotesi A.



Figura 2.10/3: tratto intermedio: il tracciato si colloca in un varco a corridoio di margine al settore più fitto del bosco

Come già esposto per la variante di accesso alla stazione di valle della telecabina, l'opera in esame è soggetta ai procedimenti di valutazione connessi alla presenza di vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e vincolo idrogeologico (L.R. 45/1989 e s.m.i.)

Con la predisposizione del progetto definitivo dell'opera e dei correlati elaborati per i suddetti procedimenti, si provvederà altresì a predisporre, ai sensi della vigente normativa di settore, anche un documento di valutazione previsionale di impatto acustico, sottoponendolo all'approvazione dell'Autorità in merito competente (Comune di Alagna).

2.11 CHIARIMENTI IN MERITO ALLE MODALITÀ DI INTERVENTO PER L'ADEGUAMENTO DEGLI IMPIANTI DI RISALITA IN LOCALITÀ WOLD

(*)

Si veda la tavola 2.11/1 che illustra tracciato e profilo della seggiovia di proposta realizzazione.

L'area del Wold risulta attualmente costituita da due sciovie monoposto a fune alta parallele che alimentano delle piste da sci di ridotta difficoltà, normalmente utilizzate dalle Scuole di Sci come area per i bambini e i principianti. Le piste si snodano lungo entrambi le aree servite dagli impianti sciistici e sono dotate anche di impianto di innevamento programmato piuttosto obsoleto. L'impianto di innevamento programmato preleva l'acqua dal vicino Fiume Sesia e attraverso una piccola stazione di pompaggio alimenta due linee idrauliche, una sul lato destro e una su quello sinistro, rispetto all'asse degli impianti. Ciascuna linea è dotata di pozzetti interrati a cui si possono collegare dei cannoni a ventola mobili, che vengono utilizzati, anche grazie

all'ausilio di manichette, per l'innevamento programmato delle piste da sci e delle piste di risalita delle sciovie.

Delle due sciovie, la più recente (Wold I) risulta in Revisione Generale ventennale ormai scaduta e la più datata (Wold II) andrà in fine vita tecnica nel novembre 2013. Dopo varie valutazioni di carattere economico, gestionale e funzionale, si è optato di inserire nel Piano degli Interventi la sostituzione di entrambe le sciovie con una nuova seggiovia biposto ad ammorsamento permanente dei veicoli. Tale scelta impiantistica consente in primo luogo di razionalizzare il numero di impianti, che da due passerebbe ad uno soltanto, a parità di portata complessiva. La linea della nuova seggiovia ricalca sostanzialmente quella delle attuali sciovie ma consentirebbe di migliorare di molto l'impatto del nuovo impianto, dimezzando le infrastrutture fisse (pali di sostegno e stazioni), a fronte di un aumento dell'altezza da terra poco significativo. In termini energetici e gestionali, la realizzazione di un impianto aereo, consentirebbe di evitare la necessità di innevare la risalita degli impianti, con il duplice vantaggio di risparmio in caso di scarso innevamento e maggior fruibilità dell'area grazie alla possibilità di collegamento sciistico fra i due versanti serviti dalla seggiovia.

Parallelamente alla sostituzione della parte funiviaria, l'intervento sull'area Wold prevede anche un rifacimento completo della stazione di pompaggio esistente, che risulta ormai completamente superata, nonché dalla completa sostituzione degli innevatori.

L'opera in esame è soggetta ai procedimenti di valutazione connessi alla presenza di vincolo paesaggistico (D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.) e vincolo idrogeologico (L.R. 45/1989 e s.m.i.). Con la predisposizione del progetto definitivo dell'opera e dei correlati elaborati per i suddetti procedimenti, si provvederà altresì a predisporre, ai sensi della vigente normativa di settore, anche un documento di valutazione previsionale di impatto acustico, sottoponendolo all'approvazione dell'Autorità in merito competente (Comune di Alagna).

3 IMPATTO ACUSTICO



In merito a questo aspetto la Richiesta di chiarimenti evidenzia la necessità di "... un approfondimento sull'impatto acustico degli interventi sottoposti a Verifica di assoggettabilità alla VIA e delle relative misure di mitigazione possibili al fine di poter valutare, già in fase preliminare, eventuali situazioni di criticità rispetto alla presenza di ricettori sensibili".

Preliminarmente alle considerazioni di seguito esposte si evidenzia che nell'allegato cartografico 3.1 viene illustrata la presenza di ricettori sensibili con riferimento ai tre progetti soggetti a verifica di assoggettabilità.

La tavola riporta un ambito di riferimento di 250 metri da ciascun intervento.

Dalla tavola citata si evidenzia:

- Intervento n. 4 Manutenzione straordinaria piste Mullero, Mullero 2 e raccordo; realizzazione e potenziamento impianto di innevamento programmato - rientrano nell'ambito indicato:
 - la Località Seewy (60 metri dal bordo della pista più vicina): in questo nucleo insediativo gli edifici esistenti non sono abitati;
 - la Località Grande Halte (55 metri): quest'ultima risulta già oggi costeggiata dalla pista Pianalunga – Alagna;
- Intervento n. 5 Realizzazione di centralina idroelettrica su impianto di innevamento artificiale in corrispondenza del ponte sul torrente Olen:
 - assenza di ricettori;
- Intervento n. 8 Adeguamento e potenziamento del sistema di impianti a fune "Cimalegna – Passo dei Salati":
 - assenza di ricettori.

Nel caso degli impianti di risalita e delle piste da sci il riferimento normativo è dato dall'art. 9 della legge **regionale 2/2009. Detto articolo, nei commi 3, 4 e 5 prevede:**

- "3. Nelle aree sciistiche, le stazioni funiviarie di partenza e di arrivo, le relative aree di pertinenza ed il tratto di infrastruttura di collegamento sono da classificarsi, sia in estate che in inverno, in classe IV. Analogamente le aree di cui all'articolo 4, comma 2, lettere a), b), c), d) ed e)¹, sono da classificarsi in classe IV nei periodi di svolgimento della attività sciistica ed in una classe inferiore negli altri periodi. Le aree individuate all'articolo 4, comma 2, lettera f), possono invece essere classificate in una classe inferiore, a seconda della fruizione e del paesaggio sonoro.
- 4. Il disposto di cui al comma 3 è accompagnato dalla previsione di apposite fasce di pertinenza acustica, per le piste di nuova realizzazione come previsto dall'allegato 1, Tabella 1, punto c1 del decreto del Presidente della Repubblica 30 marzo 2004, n. 142 (Disposizioni per il contenimento e la

¹ Diversi tipi di piste da sci, comprese quelle da fondo.

prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della l. 447/1995), per le piste esistenti e per quelle classificate ai sensi dell'articolo 6 della presente legge, si applica l'allegato 1, Tabella 2, punto Cb del medesimo decreto.

- 5. Le aree sciistiche di cui all'articolo 4, comma 2, lettere a), b), c), d), e), e f), in quanto soggette al transito degli sciatori, dei mezzi per la manutenzione delle piste, dei mezzi di servizio, nonché caratterizzate dalla presenza degli impianti di risalita, sono da considerarsi, ai fini della classificazione acustica, assimilate alle infrastrutture stradali, ferroviarie e di trasporto e come tali non soggette all'applicazione dei valori limite differenziali di immissione.
- 5 bis. Con riferimento ai disposti dell'articolo 6 ter del decreto legge 30 dicembre 2008, n. 208 (Misure straordinarie in materia di risorse idriche e di protezione dell'ambiente) convertito dalla legge 27 febbraio 2009, n. 13, il rispetto dei limiti di normale tollerabilità previsti dall'articolo 844 del Codice Civile si intende soddisfatto mediante l'applicazione delle norme contenute nella presente legge.
- 5 ter. Ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della l. 447/1995, con specifico riferimento a quanto previsto all'articolo 2, comma 1, lettera b) della medesima norma, le misure previste all'Allegato B, punto 5, del decreto del Ministro dell'ambiente 16 marzo 1998 (Tecniche di rilevamento e di misurazione dell'inquinamento acustico), nel periodo invernale di svolgimento delle attività di cui alla presente legge, si effettuano solo a finestre chiuse. Analogamente, con specifico riferimento a quanto previsto all'articolo 2, comma 1, lettera a) della l. 447/1995, le misure previste all'Allegato B, punto 6, del medesimo decreto nel periodo invernale di svolgimento delle attività di cui alla presente legge, si effettuano nell'ambiente esterno solo in presenza di una dimostrata attività umana compatibile con i luoghi e le condizioni climatiche. Per la misura del rumore stradale, con riferimento al disposto di cui al comma 5, si applica quanto previsto al punto 2 dell'Allegato C del medesimo decreto.”.

Sulla base di quanto esposto nel citato comma 4:

- nel caso delle nuove piste la fascia di pertinenza acustica è pari a 250 m, con limiti di immissione pari a 65 e 55 dB(A), rispettivamente riferiti al tempo di riferimento diurno e notturno;
- nel caso delle piste esistenti si hanno due fasce di pertinenza acustica: rispettivamente definite fascia A e fascia B; nella fascia A (da 0 a 100 metri dal margine della pista) i suddetti limiti di immissione sono pari a 70 e 60 dB(A), nella fascia B (da 100 a 150 metri) sono pari a 65 e 55 dB(A).

Nel caso in esame gli insediamenti individuati ricadono all'interno sia della fascia di pertinenza acustica di una pista esistente (Pianalunga – Alagna), sia di una pista in progetto (Mullero 2 e raccordo).

Nelle situazioni di sovrapposizione di fasce di pertinenza, poiché le piste sono assimilate (comma 5 sopracitato) a “infrastrutture stradali, ferroviarie e di trasporto” le condizioni di verifica del rispetto del limite di immissione sono dettate dall'art. 4 comma 2, del D.M. Ambiente 29 novembre 2000: “Il rumore immesso nell'area in cui si sovrappongono più fasce di pertinenza, non deve superare complessivamente il maggiore fra i valori limite di immissione previsti per le singole infrastrutture”.

Per il periodo diurno (dalle 6 alle 22) il limite è pertanto pari a 70 dB(A): poiché questo livello equivalente, relativo all'intero periodo di riferimento, non viene normalmente superato lungo le infrastrutture autostradali (con l'eccezione di situazioni di particolare esposizione o di livello di traffico molto elevato), si ritiene di poter

ragionevolmente ritenere che anche nel caso in esame il limite di riferimento diurno venga rispettato quando la sorgente di rumore è costituita dal transito di sciatori nelle piste considerate.

Sempre in periodo diurno, ovvero normalmente tra le 6 e le 8 e le 17 e le 22, operano le potenziali sorgenti di rumore costituite dal transito dei mezzi per la manutenzione delle piste e dei mezzi di servizio. In questi casi però non si tratta di una sorgente continua ma di transiti sporadici; si ritiene pertanto di poter confermare quanto riferito al transito continuo degli sciatori.

Nel caso del periodo notturno (dalle 22 alle 6) sorgenti di rumore derivanti da transito di mezzi si possono verificare solo per situazioni di emergenza.

La componente dell'infrastruttura che può operare in questo periodo è costituita dalle lance dell'innevamento programmato. Le emissioni acustiche di questa sorgente sono illustrate in figura 3/1.

Occorre in merito preliminarmente osservare che questa sorgente di rumore opera soltanto in periodi ristretti e specifici nel corso della stagione sciistica e quindi la si può considerare come una sorgente di tipo temporaneo.

Considerando:

- che la distanza minima della pista è pari a 60 metri,
- che le lance nella loro sequenza verranno collocate in modo da avere, nei confronti dei ricettori, distanze minime tali da consentire il rispetto dei limiti di legge,

sulla base del dato riportato nella scheda di figura 3/1 riferito alla posizione "retro", corrispondente alla situazione esaminata, si può stimare che il livello di pressione sonora indotto dall'operare di una lancia possa variare tra 51 e 53 dB, ovvero un livello che consente di rientrare nei limiti anche con l'operatività di più lance.

Sulla base di queste considerazioni si ritiene di poter escludere una previsione di criticità.

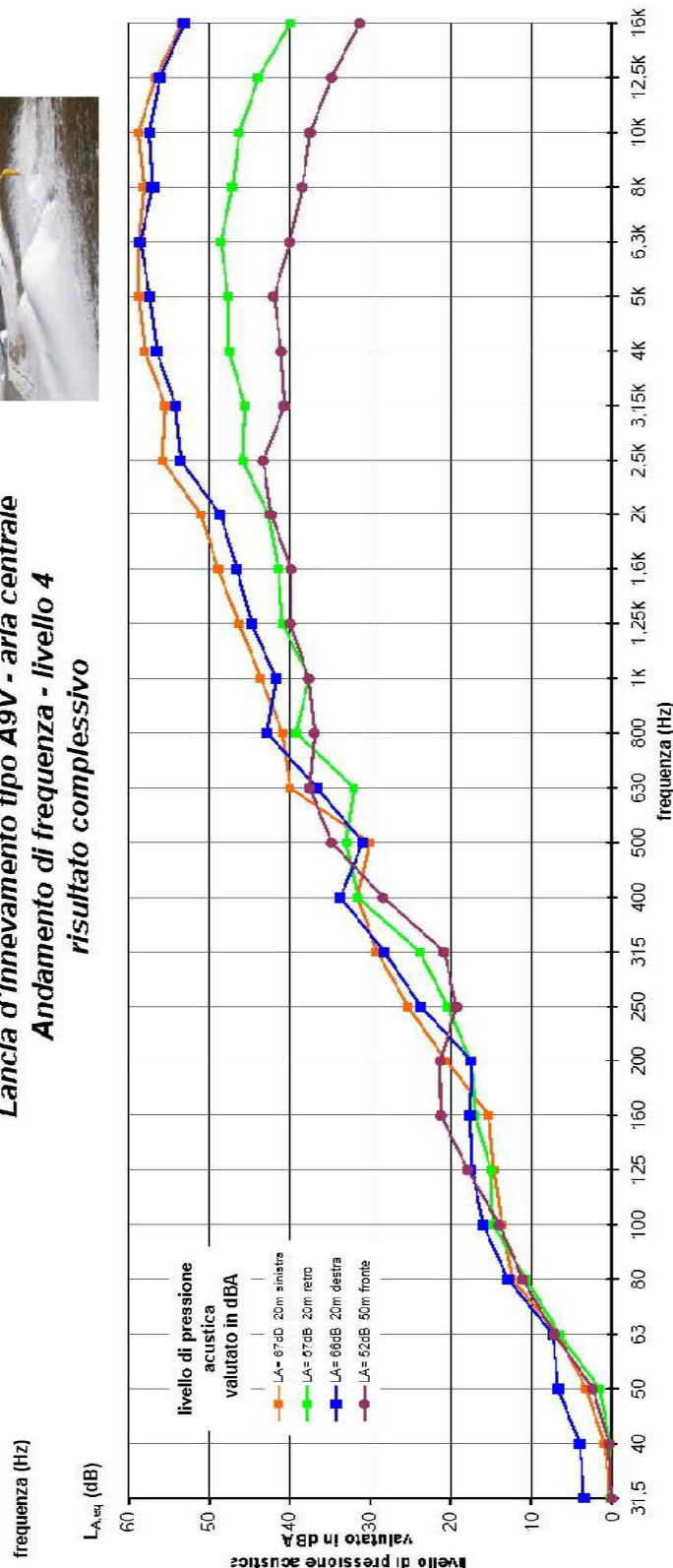
Infine si evidenzia che, così come a suo tempo è stato fatto per l'impianto di innevamento sulla pista da sci Olen, anche il progetto definitivo dell'intervento relativo alla pista Mullero 2 sarà accompagnato da Documentazione previsionale di impatto acustico. Con la predisposizione di questo elaborato si provvederà a documentare, sulla base di idonee previsioni modellistiche, il livello di pressione sonora complessivo sui diversi ricettori. Dette previsioni terranno conto delle emissioni acustiche delle sorgenti, della loro localizzazione e direzionalità, e della modellazione del terreno.

STAATLICH BEFUGTER UND BEEIDETER ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN
DIPL. ING. PETER FIBY
 A 6020 INNSBRUCK * RESELSTRASSE 39 * TEL. / FAX 0512 / 39 21 30



ALLGEMEIN BEEIDETER UND GERICHTLICH ZERTIFIZIERTER SACHVERSTÄNDIGER
 RAUPHYSIK - AUSTRIK - SCHALL - U. SCHWINGUNGSTECHNIK fiby.peter@tutanet.at
 16-024-05

Techno Alpin **Lancia d'Innevamento tipo A9V - aria centrale** **Andamento di frequenza - livello 4** **risultato complessivo**



Data della misurazione: 14.02.2006

Luogo di misurazione: Telfos i. St. Schlick 2000 / Waxeck

Tempo: leggermente ventoso, sereno

Tecnico: Dipl.-Ing. Peter Fiby

strumenti di misurazione: Sound Level Meter Rion NL-32

Preamplificatore Rion NH-21, microfono Rion UC-53A, filtri di terze e ottave Rion NX-22RT

Documento di taratura Nr. ES Aku Z 340/2005

Produttore: Techno Alpin

Tipo: A9V aria centrale

Temperatura aria: -5,7°C

Umidità aria: 69%

Portata acqua: 1,9 l/s

Pressione acqua: 34 bar

Pressione aria: 7 bar

Temperatura a bulbo umido: -7,0 °C

Figura 3/1 – Scheda tecnica della lancia di innevamento programmato di previsto utilizzo

Per quanto riguarda la centralina idroelettrica (intervento n. 5) non si hanno ricettori nell'intorno di 250 metri di raggio; questo esclude la presenza di situazioni di criticità. Si ritiene tuttavia di adottare alcuni provvedimenti finalizzati a prevenire situazioni di potenziale disturbo nell'intorno.

Tenendo conto:

- che i fattori di impatto sono rappresentati dalla turbina e dal generatore,
- che il fattore di contenimento del rumore è rappresentato dall'edificio che contiene gli impianti, inteso come complesso costituito da parti in muratura, porte, finestre, copertura,

con la predisposizione del progetto definitivo si provvederà a determinare le caratteristiche delle suddette componenti, documentate attraverso una Valutazione di impatto acustico, in modo tale che all'esterno della centrale:

- sia rispettato il limite di emissione delle corrispondenti classi acustiche definite dalla classificazione acustica comunale,
- siano rispettati i limiti differenziali di cui all'art. 4 del DPCM 14 novembre 1997.

4 VALUTAZIONE DI INCIDENZA

(▲*)

4.1 CARTOGRAFIA DELL'AREA DI IDONEITÀ AMBIENTALE DELLA PERNICE BIANCA

L'analisi della idoneità faunistica della Pernice bianca (*Lagopus mutus*) negli ambiti territoriali interessati dall'espansione del comprensorio sciistico di Alagna (Monterosa 2000), è stata eseguita utilizzando la medesima impostazione metodologica già utilizzata per la determinazione della idoneità faunistica dei Galliformi alla quale si rimanda.

Inoltre, si è fatto ricorso alle indicazioni contenute nel documento di ARPA-Area Funzionale Tecnica Ambiente e Natura "PROGRAMMA DI COOPERAZIONE TRANSFRONTALIERA ITALIA-SVIZZERA 2007-2013 - PROGETTO "BIODIVERSITÀ: UNA RICCHEZZA DA CONSERVARE" MISURA 1.2 ADATTAMENTO DEGLI ECOSISTEMI ALPINI E PREALPINI AL CAMBIAMENTO CLIMATICO.

In particolare si è tenuto conto delle indicazioni contenute nel capitolo relativo al *Modello ecologico faunistico: idoneità ambientale per la Pernice bianca*.

Per quanto riguarda la definizione delle unità ambientali si è ritenuto opportuno utilizzare le informazioni relative alla carta degli habitat appartenente al SIC IT 1120028 "Alta Val Sesia".

Tale carta rappresenta nel dettaglio le tipologie vegetazionali presenti nell'area vasta, analizzando sia le coperture erbacee che quelle arboree ed individuando, altresì, le componenti morfologiche abiotiche tipiche quali i macereti, i ghiaioni e le pareti rocciose.

Per quanto riguarda la specie di Galliforme in questione, la Pernice bianca (*Lagopus mutus*), è stata definita l'etologia animale della specie attraverso l'identificazione delle esigenze di riproduzione, alimentazione e riparo.

Successivamente, attraverso l'individuazione degli attributi morfometrici, altitudinali e di pressione antropica è stato caratterizzato il territorio oggetto di intervento.

Tramite software GIS sono stati interpolati i dati territoriali, sommando le diverse idoneità per ciascuna tipologia di copertura e per ciascun attributo territoriale idoneo, arrivando a mappare l'idoneità ambientale della Pernice bianca (*Lagopus mutus*) nell'area considerata.

Oltre alle caratteristiche ambientali ed ecologiche del territorio definite in prima fase per l'idoneità dei Galliformi e rappresentate dai seguenti attributi:

- attributi morfometrici (altitudine, pendenza, esposizione)
- attributi morfologici (distribuzione degli ammassi rocciosi, tipo e percentuale)
- attributi vegetazionali

è stata individuata la **presenza di suoli periglaciali** nell'area vasta considerata.

La presenza di tali suoli è buona indicatrice della presenza della specie in questione contribuendo pertanto sia alla individuazione delle aree vocate sia alla verifica del modello.

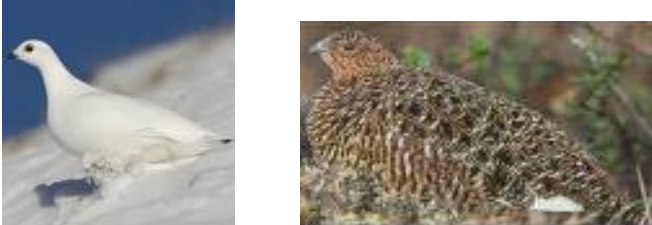
L'area di studio considerata è la medesima di quella già considerata per la definizione dell'idoneità faunistica dei Galliformi comprendente il territorio direttamente interessato dal raddoppio funiviario. In particolare, al fine di definire l'ambito di potenziale influenza degli interventi in progetto sull'idoneità faunistica, si sono

considerati parametri non prettamente geometrici, ma legati in prevalenza alla conformazione del territorio e al gradiente altitudinale, fattori questo che regolano la distribuzione delle specie sul territorio.

Pertanto l'area di studio considerata è riferita all'area vasta che ha come limite superiore l'ipotetica linea che percorre indicativamente i 3000 m di quota; il limite inferiore invece è stato fatto coincidere con le aree di Pianalunga in prossimità dei primi declivi verso i bastioni che delimitano l'altopiano di Cimalegna. Ad ovest l'area di studio è stata estesa fino al confine regionale passando per il corno del Camoscio e per il passo dei Salati. Ad Est l'analisi faunistica è stata estesa all'ipotetica linea che unisce Bocchetta delle Pisse, con l'Alpe Balma e la Malfatta più a Nord. La superficie totale dell'area di studio è di 574 ha circa.

In accordo con l'approccio metodologico sviluppato nella prima fase, l'analisi degli attributi territoriali (morfologici, morfometrici e vegetazionali) dell'area vasta si traduce nell'elaborato cartografico "Carta degli attributi territoriali di idoneità faunistica della Pernice bianca". L'attribuzione dei valori di idoneità faunistica a ciascuna caratteristica del territorio analizzata e la successiva interpolazione tramite software GIS ha condotto alla definizione della "Carta della idoneità faunistica della Pernice bianca (*Lagopus mutus*)".

4.1.1 Esigenze ecologiche della pernice bianca (*Lagopus mutus*)

<i>PERNICE BIANCA (Lagopus mutus)</i>	
	
Caratteristiche morfologiche	<p>La Pernice bianca ha dimensioni medie, forme raccolte, becco corto e robusto di colore bruno d'estate, e nero d'inverno, con base ricoperta di penne, ali corte e rotonde, coda tondeggiante, tarsi e dita piumati. E' caratteristico il dimorfismo di stagione. Lunghezza cm. 34-37, peso in grammi:330-540. apertura alare 60 cm, cambia piumaggio per potersi sempre mimetizzare al meglio con l'ambiente; in inverno il colore bianco la rende invisibile sulla neve, mentre d'estate la colorazione bruna riprende quella del terreno.</p> <p>Questo uccello, infatti, trascorre la maggior parte del tempo a terra alla ricerca di cibo. Ama portarsi su rocce e massi in posizione sopraelevata, mentre di rado si posa sugli arbusti.</p> <p>Possiede un volo elegante: frulla con rapidissimi battiti d'ala e dopo un tratto più o meno lungo plana ad ali tese a poca altezza dal suolo.</p>
Caratteristiche riproduttive	<p>La stagione riproduttiva inizia verso la fine di maggio. I cerimoniali di corteggiamento si svolgono quando il branco è ancora unito e successivamente i maschi occupano il territorio, che difendono da eventuali competitori. Nella zona prescelta si completa il corteggiamento e la parata nuziale, che si conclude con l'accoppiamento. La pernice bianca è monogama, le coppie si formano a fine inverno e stabiliscono il loro territorio difeso dal maschio e nel quale la femmina al sciogliersi delle nevi depone le uova.</p>
Regime alimentare	<p>La pernice bianca mangia: foglie, rametti, fiori e frutti, soprattutto di rododendro, uva orsina, mirtillo, salice nano. I pulcini si nutrono di piccoli invertebrati (insetti, ragni, molluschi).</p>

Habitat e distribuzione	La pernice bianca è una specie stanziale distribuita nelle catene montuose dell'Europa meridionale (Pirenei, Alpi, Carpazi), Inghilterra settentrionale, Islanda, parte della Penisola Scandinava, Asia e America settentrionali. In Italia è presente sulle Alpi nella fascia oltre il limite superiore della vegetazione arborea, in genere al di sopra dei 2.000 m di quota.
--------------------------------	---

4.1.2 Definizione dei parametri morfologici e morfometrici dell'area di studio, attribuzione dei valori di idoneità faunistica

La definizione della idoneità faunistica della specie in questione ha considerato quali fattori territoriali di distribuzione della specie (attributi), i seguenti.

- GRADIENTE ALTITUDINALE
- PENDENZA
- ESPOSIZIONE
- UNITA' AMBIENTALI – HABITAT
- PRESENZA DI FATTORI DI PRESSIONE ANTROPICA
- PRESENZA DI SUOLI PERIGLACIALI

Per la definizione dei valori di idoneità per ciascuno degli attributi territoriali individuati si è fatto riferimento alla bibliografia presente e alle indicazioni contenute nel documento di ARPA citato in premessa.

Per la definizione delle pendenze e della esposizione sono state utilizzate le carte già utilizzate per la determinazione dell'idoneità faunistica dei Galliformi.

Per quanto riguarda il **gradiente altitudinale**, l'occupazione del territorio caratterizzato da una determinata altitudine dipende dal momento dell'anno nella quale la specie si trova, a seconda che sia nel periodo riproduttivo, (dal 1 aprile al 15 luglio) in quello estivo-autunnale (dal 15 luglio al 30 settembre) o in quello invernale (1 ottobre - 31 marzo). In accordo con quelle che sono state le classi di idoneità per ogni gradiente altitudinale, si sono utilizzati i seguenti valori:

Areale altitudinale	Valori di idoneità
Areale altitudinale al di sotto i 1800 m slm	Bassa (5)
Areale altitudinale compreso tra i 1800 e i 2300 m slm	Media (7)
Areale altitudinale compreso tra i 2300 e i 2600 m slm	Alta (9)
Areale altitudinale compreso tra i 2600 e i 3000 m slm	Media (7)
Areale altitudinale superiore ai 3000 m slm	Nulla (0)

Tabella 4.1/1: valori di idoneità faunistica per gradiente altitudinale per la Pernice bianca

L'*idoneità faunistica elevata* è stata attribuita in considerazione del fatto che un areale altitudinale fuori da quello abituale presuppone di per se una minore probabilità di rinvenire la specie considerata, al contrario l'areale idoneo, individuato sulla scorta delle indicazioni bibliografiche, comporta una maggiore probabilità di rinvenimento specialmente nell'area vasta considerata, ove la presenza della Pernice bianca (*Lagopus mutus*) è comprovata.

Per quanto riguarda la **pendenza**, tale parametro è utile per determinare la morfologia dei luoghi in accordo con la possibilità di riparo e nidificazione da parte dell'avifauna in luoghi quali le cenge rocciose, o la possibilità di spiccare il volo grazie a zone pianeggianti o in debole pendenza.

Secondo quanto riportato nel documento ARPA citato in premessa, la specie eviterebbe i pendii troppo scoscesi, in accordo con quanto riportato anche da Favaron et al. (2006) (Favaron M, Scherini G, Preatoni D, Tosi G, Wauters L (2006) Spacing behaviour and habitat use of rock ptarmigan (*Lagopus mutus*) at low density in the Italian alps. *Journal of Ornithology*). Secondo questi ultimi, i pendii con inclinazione intermedia (15-40°) sono utilizzati di più rispetto a quelli con bassa (<15°) o alta (40°) inclinazione. La maggior parte degli animali è comunque osservata sui pendii o in alcuni, pochi casi nel fondovalle, mentre le creste non sembrerebbero particolarmente utilizzate.

Pertanto sulla scorta della carta delle pendenze determinata nello studio di idoneità faunistica dei Galliformi, si sono attribuiti alle aree con pendenza compresa tra l'80 e il 100% valori di idoneità faunistica bassa per la pernice bianca.

Con riferimento all'attributo morfologico dell'esposizione Sud è stato attribuito il valore di idoneità faunistica media per la pernice bianca, considerando che sebbene durante il periodo riproduttivo tale specie occupi i versanti esposti a Sud, essa preferisca una situazione eterogenea di esposizioni durante il rimanente periodo dell'anno.

Per quanto riguarda la definizione delle **unità ambientali- habitat**, la possibilità di utilizzo della carta di dettaglio degli habitat presenti all'interno del SIC IT1120028 "Alta Val Sesia" ha permesso la suddivisione del territorio in precise aree con differenti coperture e quindi differenti idoneità nei confronti della Pernice bianca (*Lagopus mutus*).

A ciascuna delle tipologie vegetazionali e di uso del suolo è stato attribuito un valore di idoneità faunistica in funzione delle esigenze animali che tali tipologie possono soddisfare.

L'associazione del valore di idoneità faunistica per la pernice bianca (*Lagopus mutus*) è stata attribuita secondo la tabella seguente:

TIPOLOGIE DI HABITAT E DI USO DEL SUOLO	IDONEITÀ FAUNISTICA	VALORE DI IDONEITÀ
• Lande Alpine	ELEVATA	9
• Aree caratterizzate da ghiaioni calcarei	MEDIA	7
• Aree caratterizzate da ghiaioni silicei	BASSA	5
• Torbiere	BASSA	5

• Formazione erbose a <i>Nardus stricta</i>	MEDIA	7
• Ghiacciai	BASSA	5
• Formazioni boscate	BASSA	5
• Formazioni erbose boreali	ELEVATA	9
• Pareti rocciose calcaree	BASSA	5
• Pareti rocciose silicee	BASSA	5
• Praterie alpine	ELEVATA	9
• Praterie rupicole	MEDIA	7
• Rocce e macereti	MEDIA	7

Tabella 4.1/2: valori di idoneità faunistica per tipologie di habitat della Pernice bianca

L'attributo vegetazionale del territorio è quello che più influenza, unitamente al gradiente altitudinale, la presenza di una determinata specie nell'area di studio. Pertanto in una scala di valori di idoneità faunistica da 1 a 10 sono stati attribuiti valori di idoneità da 5 a 9. Tali valori sono ritenuti congrui anche in funzione di un areale altitudinale idoneo per le specie considerate. Tale areale rafforza pertanto l'idoneità dell'area caratterizzata da tali tipologie di habitat secondo quanto già specificato precedentemente.

Per quanto riguarda la definizione di **fattori di pressione antropica** quali elementi che dissuadono le presenza della specie nell'intorno considerato sono stati considerati quali elementi di pressione i due rifugi presenti nell'area vasta di studio (Rifugio Guglielmina e Rifugio Vigevano) e le stazioni di arrivo degli impianti funiviari in prossimità del Passo dei Salati. L'intorno di influenza della pressione antropica è individuato un'area circolare pari a 60 m di raggio. Al fine di parametrizzare in giusta maniera l'elemento di pressione antropica quale elemento dissuasore della presenza di specie faunistiche, è stato attribuito un valore di idoneità faunistica negativo.

Con riferimento all'ultima caratteristica del territorio considerata, inerente la presenza di suoli periglaciali, alcuni studi bibliografici sembrano approssimare l'area di distribuzione della pernice bianca con la presenza di suoli periglaciali. Pertanto si è deciso di attribuire **un'idoneità faunistica elevata** alle aree caratterizzate dalla presenza di suoli periglaciali.

4.1.3 La carta dell'idoneità ambientale

Attraverso interpolazioni di carattere informatico tramite software GIS è stato possibile modellare i diversi areali caratterizzati da differenti idoneità, prevedendo la somma del valore di idoneità e l'intersezione delle differenti perimetrazioni individuate.

Il risultato finale è stato uno shapefile di copertura con differenti perimetrazioni derivate dall'intersezione di tutte le caratteristiche del territorio sopraesposte con differenti valori di idoneità.

Partendo dal presupposto che il modello non può prevedere situazioni eccezionali di distribuzione delle specie all'interno dell'area di studio, sono stati considerati ad idoneità bassa tutti gli areali che si pongono al

di fuori dell'areale altitudinale idoneo. Partendo da tale valore al quale è stata attribuita una classe di **Idoneità faunistica assente**, sono state create 6 classi di idoneità faunistica.

Le informazioni elaborate trovano concretizzazione nell'elaborato "Carta della idoneità faunistica della Pernice bianca".

Nell'output grafico, rappresentante il modello di idoneità ambientale della Pernice bianca (*Lagopus mutus*) e del loro complesso rispetto agli habitat presenti, vengono visualizzate le diverse classi di idoneità ambientale secondo una legenda in cui a ciascuna classe è associato un determinato colore, come rappresentato nella figura seguente.







	IDONEITA' FAUNISTICA A SSENTE
	IDONEITA' FAUNISTICA MOLTO BASSA
	IDONEITA' FAUNISTICA BASSA
	IDONEITA' FAUNISTICA MEDIA
	IDONEITA' FAUNISTICA MEDIO ALTA
	IDONEITA' FAUNISTICA ELEVATA

Figura 4.1/1: classi di idoneità faunistica individuate

Le valutazioni, effettuate in base alle conoscenze ecologiche della specie in oggetto rispetto alla sua affinità con il territorio studiato, sono riportate nell'elaborato "Carta della idoneità faunistica della Pernice bianca".

Dall'interpolazione dei differenti strati informativi, ai quali è stato attribuito un differente valore di idoneità, è stato pertanto ottenuto il modello di idoneità faunistica dell'area di studio.

Rapportando le differenti idoneità con l'area di ciascuna perimetrazione è stata ottenuta l'**idoneità faunistica media dell'area** di studio che risulta essere di classe **media (classe di valori di idoneità da 19 a 24)**.

L'analisi ha permesso inoltre di calcolare, sul totale dell'area di studio pari a circa 574 ha, la suddivisione delle superfici con differenti classi di idoneità secondo il grafico che segue:

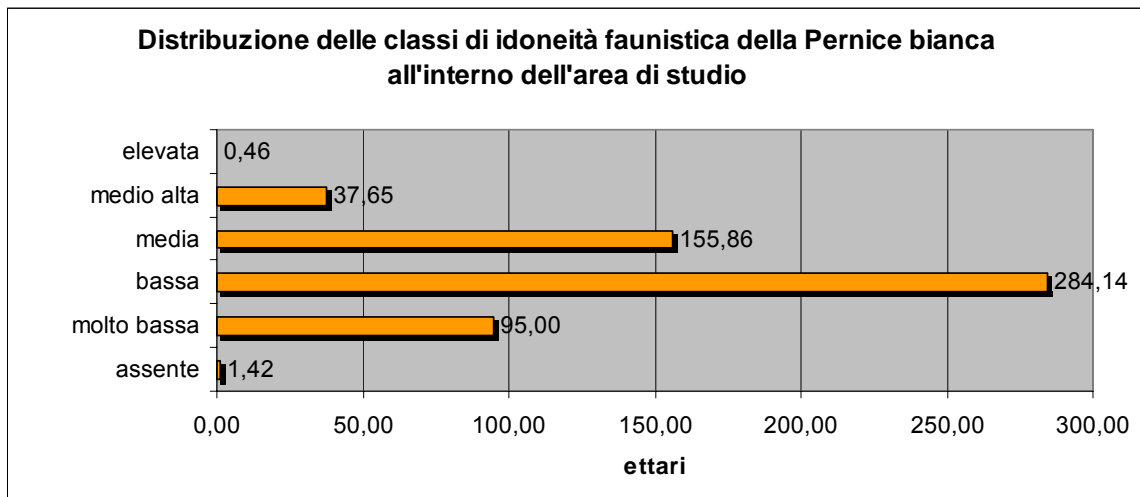


Figura 4.1/2: distribuzione delle classi di idoneità faunistica all'interno dell'area di studio

Come si evince dalla figura, circa metà del territorio dell'area di studio è caratterizzato da un idoneità faunistica bassa con circa 284 ha su 574 ha totali dell'area di studio.

L'idoneità faunistica media risulta coprire 155 ha circa, mentre quella medio-alta ed elevata coprono rispettivamente 37,65 e 0,5 ettari circa. In termini percentuali la distribuzione delle classi di idoneità risulta essere la seguente:

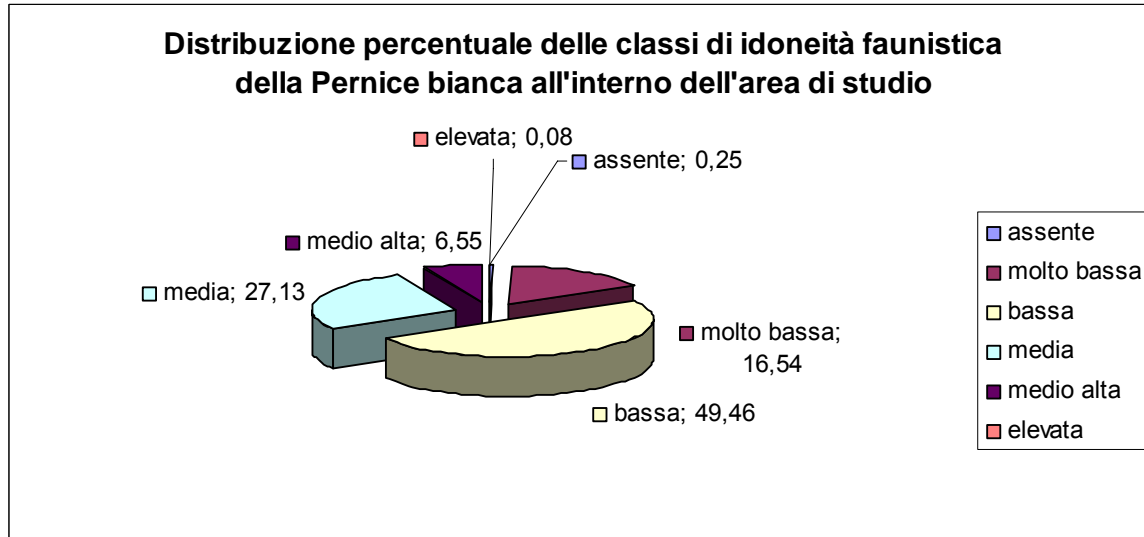


Figura 4.1/3: distribuzione percentuale delle classi di idoneità faunistica all'interno dell'area di studio

4.1.4 Conclusioni

Lo studio modellistico di idoneità faunistica della Pernice bianca (*Lagopus mutus*) conferma le previsioni dello Studio faunistico relativo ai Galliformi: la presenza nell'area vasta di specie di Galliformi è fuori di dubbio.

In linea generale, a livello di area di studio, il valore di idoneità faunistica è di valore **medio**, mentre unicamente in alcune aree il valore assume il valore **medio alto**: tali aree sono per lo più quelle caratterizzate dalle lande alpine o da formazioni erbacee boreali localizzate a quote altitudinali ideali per la pernice bianca, ossia indicativamente tra i 2300 m slm e i 2600 m slm.

La somma degli altri parametri morfometrici analizzati, ai quali è stata attribuita una determinata idoneità per la pernice bianca, ha permesso l'individuazione delle aree a maggiore vocazione faunistica per la specie: tali aree sono localizzate nella parte centrale dell'area di studio, all'interno del Vallone di Bors: in particolare l'area a maggiore estensione si colloca in prossimità del palo 2 del vecchio impianto funiviario Bocchetta delle Pisse – Punta Indren, a nord dello stesso.

Altre aree a idoneità faunistica media sono localizzate più a Sud –est in corrispondenza dell'area compresa tra i bastioni di Cimalegna e la prima parte del vecchio impianto funiviario.

Ulteriori aree con tale valore sono localizzate a Nord ed ad Est della stazione intermedia dell'impianto Funifor (Pianlunga-Cimalegna-Passo dei Salati).

Le aree ad idoneità faunistica elevata sono di estensione molto limitata e vengono restituite dal modello all'interno dell'altopiano di Cimalegna ed in particolare in prossimità delle pareti rocciose che delimitano tale altopiano dal Vallone di Bors e in alcune aree localizzate ad Ovest della stazione intermedia di Cimalegna. Tuttavia tali aree non sembrano avere una dimensione areale idonea per la distribuzione della specie, ma derivano dal processo di analisi GIS senza alcuna valenza faunistica proprio a causa delle loro ridotte dimensioni.

Lo studio modellistico, a conferma della impostazione metodologica adottata, localizza aree ad idoneità faunistica assente o molto bassa negli ambiti al di fuori del gradiente altitudinale idoneo che caratterizza la specie (altitudine maggiore di 2600 m slm).

Alla stregua di quanto già elaborato per l'analisi di idoneità faunistica dei Galliformi, in corrispondenza dell'altopiano di Cimalegna, a causa della assenza di aree di riparo e nidificazione, oltre che della presenza diffusa di rocce e macereti con bassa percentuale di specie arbustive appetibili per le specie considerate e della presenza di aree umide, l'idoneità faunistica stimata dal modello risulta bassa: tale risultato non esclude comunque la presenza saltuaria della Pernice bianca in tali aree.

4.2 DETTAGLIO DEI DATI DI PRESENZA DELLA PERNICE BIANCA

Come espresso negli elaborati progettuali di cui il presente documento rappresenta una specificazione, i dati circa le presenze avifaunistiche in corrispondenza dei siti d'intervento derivano da censimenti in campo effettuati dal Parco Naturale dell'Alta Val Sesia (rilievi 2009-2010) e del Consorzio Alpino di Caccia Vercelli 1 – VC1 (rilievi 2011). Gli avvistamenti georeferenziati a disposizione, una volta suddivisi per specie, risultano eccessivamente frammentari per consentire la delimitazione di veri e propri areali di distribuzione. Sono tuttavia fondamentali per verificare l'effettiva presenza presso i siti d'intervento delle singole specie.

Negli stralci cartografici che seguono sono presentati gli avvistamenti di esemplari di Pernice bianca in corrispondenza dell'ambito territoriale oggetto degli interventi; i dati di avvistamento sono codificati secondo la seguente simbologia:

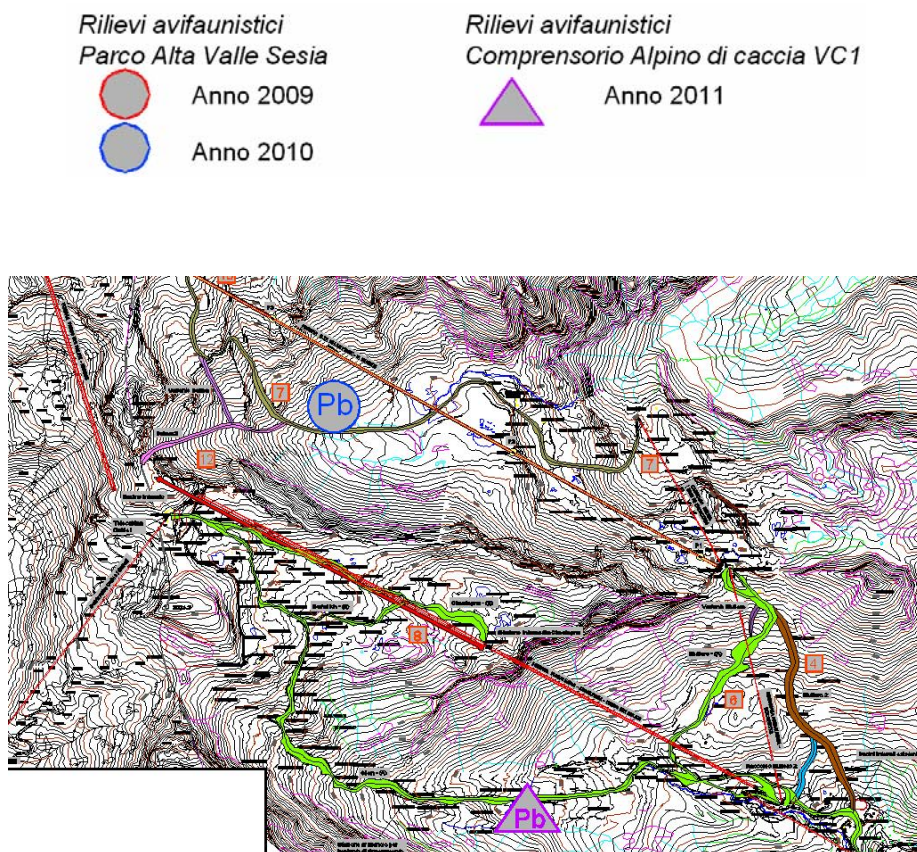


Figura 4.2/1: avvistamenti della Pernice bianca in corrispondenza del compensorio d'intervento.

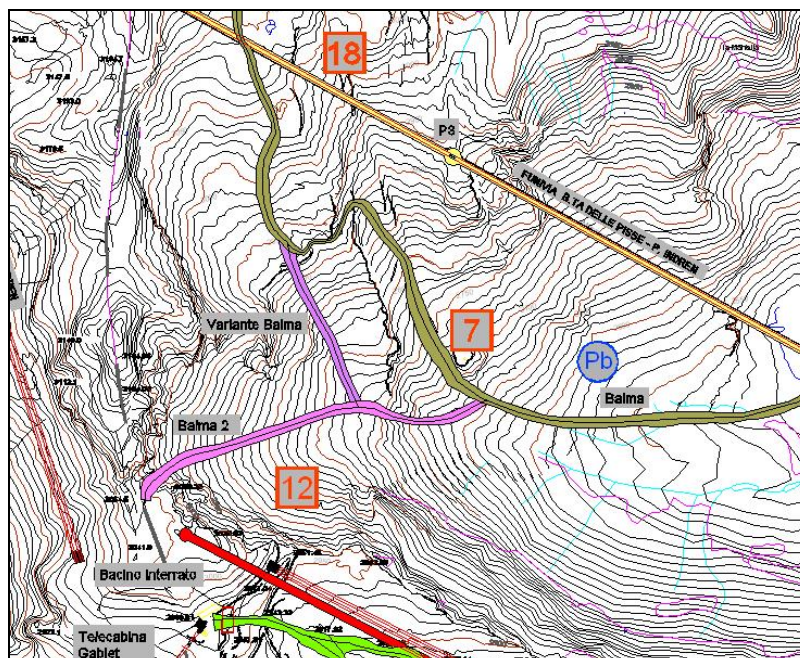


Figura 4.2/2: dettaglio della figura 4.2/1, avvistamento della Pernice bianca in prossimità della pista Balma esistente (rilievi Parco Alta Val Sesia, 2010)

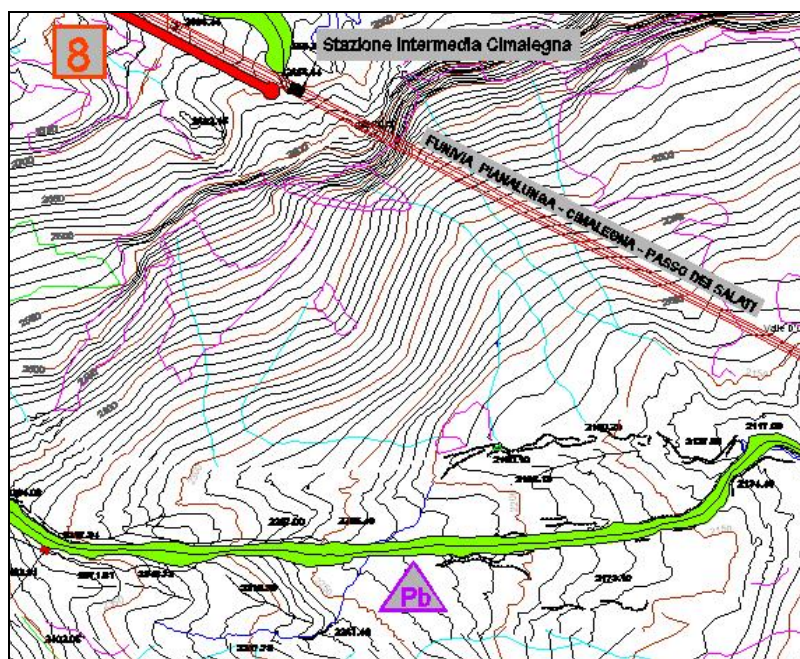


Figura 4.2/3: dettaglio della figura 4.2/1, avvistamento della Pernice bianca in prossimità della pista Olen esistente (rilievi Compensorio Caccia VC1, 2011)

Tra gli avvistamenti effettuati all'interno del comprensorio d'intervento, l'unico riguardante la porzione territoriale oggetto del modello d'idoneità faunistica per la Pernice bianca è quello ubicato in prossimità della pista Balma esistente (figura 4.2/2). Tale dato risulta utile per accertare l'effettiva frequentazione delle aree da parte della specie e conferma l'opportunità degli interventi di prevenzione e mitigazione degli impatti sull'avifauna esposti nella documentazione progettuale presentata e di seguito riepilogati:

- Rinuncia agli interventi di manutenzione straordinaria della pista Balma, originariamente previsti, consistenti in rimodellamenti localizzati;
- Interventi per scoraggiare lo sci fuori pista: segnalazione tramite paletti di entrambi i limiti esterni della pista, i quali, senza compromettere la sicurezza degli sciatori, delimitino una chiara separazione tra il tracciato vero e proprio e le aree circostanti;
- Interventi di sensibilizzazione degli utenti degli impianti di risalita circa la presenza dei Galliformi alpini, le relative esigenze ed i comportamenti idonei a minimizzare le interferenze antropiche: predisposizione di pannelli informativi all'interno delle stazioni degli impianti di risalita;
- Chiara segnalazione, a favore dell'avifauna in transito, dei cavi di nuovo posizionamento; si prevede, in questo senso, il posizionamento di cavi ad alta visibilità, quest'ultima data dall'elevato contrasto delle componenti, realizzati mediante l'intreccio di trefoli zincati e trefoli lucidi; nelle fotografie che seguono è rappresentato un esempio delle funi in questione già posizionate nell'impianto "Pianalunga-Bocchetta delle Pisse" e di prevista collocazione nella cabinovia Alagna – Pianalunga.

Tali interventi, che avranno luogo in corrispondenza di un'area allo stato attuale utilizzata per lo sci fuori-pista, andranno a originare una situazione migliorativa, per quanto riguarda i potenziali impatti sulla pernice bianca, con presenza di sciatori maggiormente circoscritta.

5 APPROFONDIMENTI PROGETTUALI IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE DELLA CENTRALINA DI PRODUZIONE IDROELETTRICA

(▲)

5.1 MODALITÀ DI SCARICO DELLE ACQUE

Lo scarico delle acque avverrà tramite una tubazione interrata che dal nuovo fabbricato di centrale andrà a sbucare nel muro d'ala esistente in sponda destra che sostiene la spalla del ponte sul Torrente. Nel muro sarà carotato un foro in modo tale da consentire il deflusso della portata dal tubo di scarico ed il foro sarà collocato ad un'altezza tale da non interferire con il regime idraulico del Torrente. Lo scarico della portata turbinata massima, pari a 40 l/s, subito a monte del ponte dove è già presente un forte corazzamento del fondo scorrevole del Torrente, non presenta alcuna problematica né in termini di regime idraulico né di trasporto solido o di fenomeni erosivi.

5.2 MODALITÀ DI COLLEGAMENTO ALLA RETE DI DISTRIBUZIONE

Il collegamento alla rete di distribuzione avverrà mediante posa in cavidotto interrato di un breve tratto di elettrodotto in bassa tensione che andrà ad intestarsi su un sostegno esistente della linea elettrica pubblica che va ad alimentare la frazione Wittine Inferiore. Il percorso della nuova linea, come indicato nella tavola allegata, correrà interrato sotto il sedime della strada sterrata prospiciente il nuovo fabbricato di centrale, sarà poi staffato al di sotto dell'impalcato del ponte sul Torrente, per poi intestarsi sul palo ENEL posto sullo spigolo sinistro a valle del suddetto ponte. La posa della linea avverrà entro cavidotto in polietilene DN 90 mm interrato ad una profondità indicativa di circa 80 cm. Al disotto del ponte la linea sarà staffata fra le travi che costituiscono l'orditura principale dell'impalcato in modo da non interferire in alcun modo con il regime idraulico del Torrente.

5.3 MOVIMENTAZIONE DI TERRE E ROCCE

I movimenti di terra necessari per la realizzazione della nuova centrale sono costituiti da:

- scavo e riporto del materiale per la realizzazione del fabbricato di centrale
- scavo e reinterro per la posa della tubazione di scarico della turbina
- scavo e reinterro per la posa della tubazione di intercettazione della rete idraulica di alimentazione della turbina

scavo e reinterro per la posa del cavidotto e del successivo collegamento elettrico della centrale

Come risulta dalla tavola allegata (Allegato 5/1), la superficie complessivamente interessata dai movimenti di terra è pari a 75 m² mentre il volume complessivo di scavo e riporto ammonta a 30 m³.

5.4 GESTIONE DELLE VOLUMETRIE DI SCAVO

La gestione dei volumi di scavo avverrà direttamente in loco. Dalla tavola allegata (Allegato 5/1) si rileva come vi sia un totale pareggio fra gli scavi ed i riporti in modo tale che non emerga la necessità di provvedere al conferimento a discarica ovvero al trasporto presso altro sito idoneo del materiale di lavorazione.

5.5 CARATTERIZZAZIONE GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA E GEOTECNICA DELL'AREA DI INTERVENTO

A questo proposito si veda la specifica Relazione Geologica (Allegato 5.5/1).

5.6 ORGANIZZAZIONE DELLA FASE DI CANTIERE E CRONOPROGRAMMA LAVORI

I lavori di costruzione della nuova centralina dovranno necessariamente essere concentrati nei mesi estivi, in un periodo indicativo di 12 settimane, collocato tra giugno a settembre.

Si riporta di seguito il cronoprogramma dei lavori.

descrizione	s. 1	s. 2	s. 3	s. 4	s. 5	s. 6	s. 7	s. 8	s. 9	s. 10	s. 11	s. 12
installazione cantiere												
realizzazione fabbricato												
interc. linea acqua esistente												
realizzazione scarico												
realizz. connessione elettrica												
montaggio macchinari												
completamento piping												
prove e collaudi												
smantellamento cantiere												

Figura 5.6/1

5.7 MODALITÀ DI RIFORNIMENTO E MANUTENZIONE DEI MEZZI DI CANTIERE

La realizzazione della centralina prevede un'unica area di lavoro situata a monte della Frazione Piane di Alagna in corrispondenza del ponte in legno lamellare che attraversa il Torrente Olen. La viabilità di accesso all'area di cantiere risulta quella ordinaria con fondo asfaltato sino alla Frazione Piane, che successivamente

diventa una viabilità sterrata, sempre di competenza comunale ma ad accesso regolamentato. I mezzi di cantiere, che, vista la ridotta dimensione dell'intervento, saranno comunque molto limitati sia in termini numerici che di dimensione, verranno riforniti direttamente sul luogo di lavoro con autoveicoli tipo pick-up dotati di cisterna a bordo. Per quanto riguarda l'eventuale manutenzione, si provvederà al trasporto dei mezzi sui quali intervenire ad Alagna ove verranno effettuate le operazioni necessarie.

5.8 PROCEDURE PREVISTE PER LA PREVENZIONE DEGLI INCIDENTI E PER GLI EVENTUALI INTERVENTI DI BONIFICA

Vista la dimensione dell'intervento, che risulta estremamente puntuale e molto ridotta, eventuali incidenti o sversamenti dovrebbero essere veramente remoti.

Come intervento di prevenzione di eventuali sversamenti accidentali nel torrente si provvederà a separare l'area di cantiere dal corso d'acqua con una piccola duna (orientativamente h 0,5 metri) con al piede una canalina di raccolta e un fosso impermeabilizzato.

In termini di procedura di intervento, qualora dovesse verificarsi una situazione di emergenza di qualche natura, legata a sversamenti accidentali o a rotture, si provvederà all'immediata circoscrizione dell'area interessata. Successivamente, l'eventuale terreno contaminato verrà rimosso e accatastato in un luogo sicuro per essere successivamente conferito a discarica autorizzata.

Superata la fase di prima emergenza, si procederà con la successiva stesura di un piano di caratterizzazione del terreno per valutare i successivi interventi che dovessero rendersi necessari.

5.9 CALCOLO E ARTICOLAZIONE DEL DEFLUSSO MINIMO VITALE

Il calcolo del Deflusso Minimo Vitale contenuto nel Rapporto Ambientale e nel progetto preliminare della costruenda centralina idroelettrica sull'impianto di innevamento programmato è stato condotto sulla base dei disposti del Regolamento 8/R del 17 luglio 2007 e differisce leggermente, in termini di D.M.V. di base, dal valore calcolato con la precedente normativa e che risulta attualmente rilasciato con le opere di presa esistenti. I valori di prelievo indicati all'interno del progetto sono stati valutati secondo due scenari, contenuti all'interno dello Studio promosso dalla Provincia di Vercelli e denominato Attività conoscitiva finalizzata alla tutela e valorizzazione del Fiume Sesia, ovvero quello di anno medio e quello di anno scarso, che si riportano di seguito

I dati contenuti all'interno della tabella che segue dimostrano in maniera piuttosto evidente che la portata media mensile rilasciata, a valle dell'opera di presa, supera largamente il valore del D.M.V. di base calcolato secondo il citato Regolamento Regionale 8/R del 17/07/07. In particolare poi, se si considera il valore di D.M.V. minimo di 50 l/s di cui all'art. 6 del Regolamento, ripartito su base annua, si ottiene un volume di rilascio minimo pari a 1.576.800 m³ di acqua. Si riportano dunque nella tabella successiva i confronti fra i valori minimi e quelli effettivi.

SCENARIO DI ANNO MEDIO

Mese	Qmed [l/s]	D.M.V.base [l/s]	Qdisp [l/s]	Qprel [l/s]	Qril [l/s]	Vprel [m3]
gennaio	47,12	19,56	27,56	10	37,12	26784
febbraio	41,73	19,56	22,17	10	31,73	24192
marzo	52,50	19,56	32,94	20	32,50	53568
aprile	111,74	19,56	92,18	40	71,74	103680
maggio	251,75	19,56	232,19	40	211,75	107136
giugno	332,53	19,56	312,97	40	292,53	103680
luglio	227,52	19,56	207,96	40	187,52	107136
agosto	152,13	19,56	132,57	40	112,13	107136
settembre	134,63	19,56	115,07	40	94,63	103680
ottobre	121,16	19,56	101,60	40	81,16	107136
novembre	91,55	19,56	71,99	40	51,55	103680
dicembre	53,85	19,56	34,29	20	33,85	53568
TOTALE						1.001.376

Tabella 5.9/1

Volume minimo annuo da rilasciare	1.576.800 m ³
Volume effettivo annuo rilasciato	3.264.086 m ³

Tabella 5.9/2

Nello scenario di anno medio il volume annuo effettivamente rilasciato è pari a circa il doppio di quello minimo previsto dalla normativa. Per quanto riguarda l'articolazione del rilascio della portata, ai sensi di quanto contenuto nell'allegato C del Regolamento 8/R, si intende applicare la modulazione di tipo B ovvero una regolazione delle portate rilasciate su base media mensile, tenuto anche conto del raffronto tra il valore della portata media mensile e la portata media annua.

Lo scenario idrologico più gravoso, dal punto di vista del rilascio e conseguentemente dei prelievi, è rappresentato da quello che lo Studio commissionato dalla Provincia individua come anno scarso. Tale contesto idrologico consente di individuare i valori medi mensili di magra di un anno mediamente scarso in termini di precipitazioni.

Ai fini della risposta al quesito posto in sede di richiesta di chiarimento, si riporta di seguito la medesima tabella contenuta nel Rapporto Ambientale, che prospetta, con i medesimi presupposti della tabella soprastante relativa all'anno medio, l'andamento dei prelievi e quello dei rilasci su base media mensile.

SCENARIO DI ANNO SCARSO

Mese	Q _{med} [l/s]	D.M.V. _{-base} [l/s]	Q _{disp} [l/s]	Q _{prel} [l/s]	Q _{ril} [l/s]	V _{prel} [m ³]
gennaio	32,03	19,56	12,47	7	25,03	18.749
febbraio	27,46	19,56	7,90	5	22,46	12.096
marzo	27,46	19,56	7,90	5	22,46	13.392
aprile	64,07	19,56	44,51	40	24,07	103.680
maggio	164,75	19,56	145,19	40	124,75	107.136
giugno	178,48	19,56	158,92	40	138,48	103.680
luglio	128,14	19,56	108,58	40	88,14	107.136
agosto	82,38	19,56	62,82	40	42,38	107.136
settembre	54,92	19,56	35,36	25	29,92	64.800
ottobre	45,76	19,56	26,20	20	25,76	53.568
novembre	45,76	19,56	26,20	20	25,76	51.840
dicembre	32,03	19,56	12,47	7	25,03	18.749
TOTALE						761.962

Tabella 5.9/3

Volume minimo annuo da rilasciare	1.576.800 m3
Volume effettivo annuo rilasciato	1.566.957 m3

Tabella 5.9/4

Dal confronto fra il volume minimo annuo da rilasciare e il volume effettivamente rilasciato nel caso di anno idrologico scarso, si rileva un possibile deficit quantitativo. Di seguito si è dunque provveduto a modificare la curva dei prelievi medi mensili, sempre nel caso di anno scarso, in modo tale da compensare l'andamento idrologico e conseguentemente rispettare i vincoli definiti dal Regolamento 8/R del 2007.

Nella fattispecie si è intervenuti sul mese tardo invernale di marzo, durante il quale normalmente non si provvede all'utilizzo dell'impianto di innevamento programmato e per il quale non era già previsto alcun prelievo per produzione di energia idroelettrica.

La tabella numerica che consente il pareggio su base annua è dunque la seguente.

Nel grafico successivo sono indicate le curve di portata rilasciata media mensile nel caso di anno medio e nel caso di anno idrologico scarso. Per un confronto, sono state riportate anche le rette che rappresentano il DMV previsto nel disciplinare di concessione in essere e il DMV costante del Regolamento.

I livelli di produzione indicati nel Rapporto Ambientale e nel progetto preliminare della centralina non subiscono alcuna modifica, in termini di produzione energetica, dalle procedure di rilascio del modulato del DMV.

Mese	Qmed [l/s]	D.M.V.base [l/s]	Qdisp [l/s]	Qprel [l/s]	Qril [l/s]	Vprel [m3]
gennaio	32,03	19,56	12,47	7	25,03	18.749
febbraio	27,46	19,56	7,90	5	22,46	12.096
marzo	27,46	19,56	7,90	1,3	26,13	3.549
aprile	64,07	19,56	44,51	40	24,07	103.680
maggio	164,75	19,56	145,19	40	124,75	107.136
giugno	178,48	19,56	158,92	40	138,48	103.680
luglio	128,14	19,56	108,58	40	88,14	107.136
agosto	82,38	19,56	62,82	40	42,38	107.136
settembre	54,92	19,56	35,36	25	29,92	64.800
ottobre	45,76	19,56	26,20	20	25,76	53.568
novembre	45,76	19,56	26,20	20	25,76	51.840
dicembre	32,03	19,56	12,47	7	25,03	18.749
TOTALE						752.119

Tabella 5.9/5

Volume minimo annuo da rilasciare	1.576.800 m3
Volume effettivo annuo rilasciato	1.576.800 m3

Tabella 5.9/6

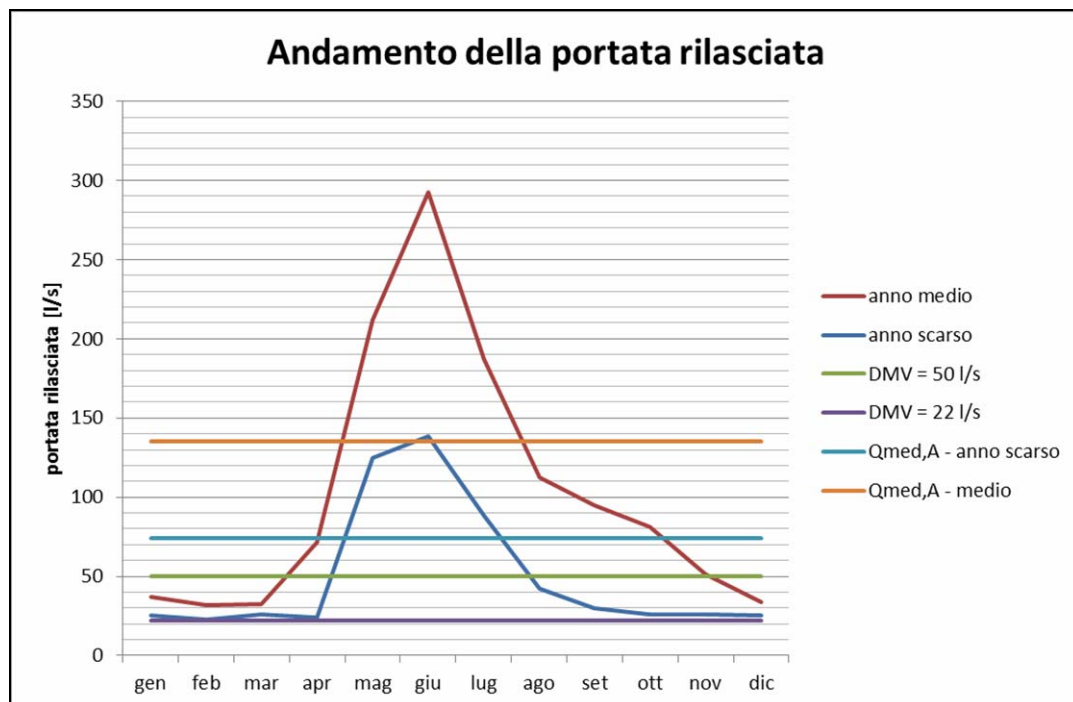


Figura 5.9/1

Ricapitolando i valori medi mensili minimi di portata rilasciata dalle opere di presa in regime di modulazione di tipo B ai sensi dell'Allegato C del Regolamento 8/R del 17/07/2007 sono i seguenti

Mese	Qril [l/s]
gennaio	25,03
febbraio	22,46
marzo	26,13
aprile	24,07
maggio	124,75
giugno	138,48
luglio	88,14
agosto	42,38
settembre	29,92
ottobre	25,76
novembre	25,76
dicembre	25,03

Tabella 5.9/7

5.10 PERCORSO AUTORIZZATIVO PREVISTO PER L'IMPIANTO

Il costruendo impianto idroelettrico, sotto il profilo autorizzativo, rientra nei dettami previsti dal D. Lgs 387/03 e D.M. 10/09/2010 in termini di autorizzazione unica. L'impianto infatti non rientra nei limiti previsti al paragrafo 12.8 del citato Decreto Ministeriale e dunque risulta sottoposto al procedimento ordinario. Premessa necessaria per l'avvio del procedimento di autorizzazione unica risulta comunque l'assolvimento della fase di Verifica di V.I.A. ai sensi della L.R. 40/98, che è attualmente in corso contestualmente alla presente procedura di V.A.S..

Per quanto concerne l'autorizzazione ai sensi del D.Lgs 42/04 e della L.R. 32/08, l'impianto risulta collocato all'interno di un area soggetta a vincolo paesaggistico e rientra negli interventi soggetti ad autorizzazione ordinaria di competenza comunale. Il Comune di Alagna Valsesia risulta dotato di Commissione Locale del Paesaggio ai fini dell'espressione del parere di competenza. Rimane comunque fermo il fatto che l'assolvimento della procedura di autorizzazione paesaggistica dovrà avvenire all'interno del procedimento integrato di autorizzazione unica ex D. lsg 387/03.

Nel medesimo procedimento si dovrà provvedere anche all'ottenimento delle altre autorizzazioni in merito di vincolo idrogeologico, nulla osta idraulico e autorizzazione edilizia-urbanistica.

5.11 ASPETTI DI COERENZA CON LE NORME DEL PTCP

L'attività societaria svolta dalla Monterosa 2000 S.p.A. è rappresentata dallo sviluppo e dalla gestione dell'attività sciistica del Monte Rosa comprensiva di tutti gli aspetti che a vario titolo risultano connessi con la missione aziendale. La concessione di prelievo attualmente in essere nasce con lo scopo principale e prioritario di utilizzo della risorsa idrica necessaria per il funzionamento dell'impianto di innevamento programmato del versante piemontese del comprensorio Monterosa ski. Relativamente a quanto previsto dal Regolamento 10/R approvato con D.P.G.R. del 29/07/2003, l'inserimento di un ulteriore utilizzo all'interno del Disciplinare di Concessione si configura come variante sostanziale alla Concessione, anche se l'uso e la finalità prioritaria del prelievo idrico da parte della Monterosa 2000 S.p.A. rimangono esclusivamente legati al funzionamento dell'impianto di innevamento programmato.

La coerenza tra il presente progetto e il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale va verificata con riferimento ai disposti dell'art. 38 – "Misure di Tutela delle acque superficiali" del Piano. In particolare a tale proposito si precisa che:

- le previsioni progettuali relative alla costruenda centralina idroelettrica sono coerenti con le disposizioni generali dell'articolo 38 del Piano, anche in termini di recepimento di quanto indicato dal Piano di Tutela delle Acque redatto dalla Regione Piemonte;
- i calcoli e le valutazioni idrologiche effettuate all'interno del progetto sono stati condotti in coerenza con i contenuti dello Studio "Attività conoscitiva finalizzata alla tutela e valorizzazione del fiume Sesia" promosso e approvato dalla Provincia di Vercelli

al progetto della costruenda centralina non si applicano le prescrizioni immediatamente vincolanti previste dall'art. 38 comma 5 del Piano, poiché la derivazione rientra nelle cause di esclusione di cui all'art. 38 comma 5 lettera a) – terzo punto, in quanto derivazione per innevamento artificiale che incide sull'integrità naturale della continuità del corpo idrico per periodi limitati dell'anno.

5.12 ASPETTI DI COERENZA CON LE NORME DEL PTA

La realizzazione della nuova centralina idroelettrica rientra nel Piano degli Interventi dell'Intesa Istituzionale di Programma relativa al Completamento del sistema sciistico della Valsesia, siglata tra la Regione Piemonte e la Provincia di Vercelli il 14 novembre 2006 e successivamente aggiornata in data 14 dicembre 2009 con la sottoscrizione da parte dei seguenti soggetti firmatari:

- Regione Piemonte
- Provincia di Vercelli
- Comunità Montana Valsesia
- Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura
- Comune di Alagna Valsesia
- Comune di Scopello

Peraltro l'impianto idroelettrico previsto rientra nell'area individuata all'art. 23 comma 1 lettera d) delle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque in quanto ricadente nel bacino idrografico dell'Alto Sesia e dunque

rivestendo le caratteristiche di zona ad elevata protezione. La comune interpretazione fornita da parte dell'Ente Concedente relativa alla possibilità di realizzare impianti idroelettrici sulle aree individuate al citato art. 23 prevede che vengano concesse autorizzazioni solo nel caso di riconoscimento della valenza strategica dell'opera proposta.

Al riguardo è da considerarsi consolidata la prassi secondo la quale la valenza strategica di un'opera, ai sensi del P.T.A., viene dichiarata congiuntamente, nell'ambito del bacino dell'Alto Sesia, da parte dei tre Enti seguenti:

- Regione Piemonte
- Provincia di Vercelli
- Comunità Montana Valsesia.

Si richiama al riguardo quanto riportato nel paragrafo 4.2.2 del Rapporto "Stato di attuazione del PTA – Relazione al Consiglio Regionale: Relazione generale", Regione Piemonte settembre 2010.

In merito si osserva:

- che i medesimi tre Enti risultano i primi tre soggetti firmatari del Piano degli Interventi dell'Accordo di Programma del 14 dicembre 2009, oggetto della presente procedura di Valutazione Ambientale Strategica e di contestuale Valutazione di Incidenza e Verifica di V.I.A.;
- che la sottoscrizione dell'Accordo presuppone, come citato nelle premesse dell'Accordo stesso, approvazione esplicita del Piano degli Interventi in esso contenuto;
- che il comma 4 dell'art. 23 delle Norme di attuazione del PTA prevede che l'autorità concedente possa richiedere di integrare le domande di concessione di derivazione di acque ricadenti nelle aree a elevata protezione con la documentazione di compatibilità ambientale del prelievo.

Tutto ciò premesso si ritiene:

- che la strategicità dell'opera trovi un preliminare riconoscimento con l'inserimento della stessa nel Piano degli interventi di un Accordo di Programma sottoscritto da Enti e Soggetti pubblici e affidato per l'attuazione ad una Società di totale proprietà pubblica di Enti sottoscrittori;
- che la documentazione di compatibilità ambientale del prelievo possa considerarsi fornita, con riferimento alle autorizzazioni allo stato attuale richieste (Valutazione Ambientale Strategica e Verifica di Assoggettabilità alla VIA):
 - con il Rapporto Ambientale,
 - con il Progetto Preliminare e connessi approfondimenti ambientali,
 - con le integrazioni presentate in questa sede a seguito di specifica richiesta nell'ambito del procedimento di VAS e contestuale Verifica di Assoggettabilità.