



COMUNE DI FRONTONE

Piazza del Municipio n° 19 61040 Frontone

tecnico.frontone@provincia.ps.it

- PROGETTO DEFINITIVO -

INTERVENTO DI POTENZIAMENTO E MESSA IN SICUREZZA DEL COMPRESORIO SCIISTICO DEL MONTE CATRIA SERVITO DALLA CABINOVIA OM06



STUDIO
IMPATTO
AMBIENTALE

TAVOLA

G

Identif.

Scala

Data

PROGETTISTI

Dott. Geol. Michele Caldarigi

Geom. Mattia Pedana

Sommario

1.	PREMESSA.....	2
2.	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	2
2.1.	NATURA E FINI DEL PROGETTO	2
2.1.1.	Nuova seggiovia “Travenco – Monte Acuto”	3
2.1.2.	Interventi per la messa in sicurezza ed adeguamento piste.....	5
2.1.3.	Riposizionamento skilift “Monte Acuto”	5
2.1.4.	Innevamento programmato.....	6
2.2.	UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI.....	7
2.3.	PRODUZIONE DI RIFIUTI	7
2.4.	INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI	7
2.5.	RISCHIO INCIDENTI	8
2.6.	IMPATTO SUL PATRIMONIO NATURALE E STORICO	8
3.	UBICAZIONE DEL PROGETTO	9
3.1.	LOCALIZZAZIONE DEL SITO	9
3.2.	CONFORMITA’ AI PIANI E PROGRAMMI URBANISTICI E AMBIENTALI.....	10
3.2.1.	Piano Paesistico Ambientale Regionale delle Marche (P.P.A.R.)	10
3.2.2.	Piano Territoriale Di Coordinamento Provinciale (P.T.C.).....	11
3.2.3.	Piano Regolatore Generale.....	11
3.2.4.	Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico dei Bacini di Rilievo (P.A.I.)	11
3.2.5.	Rete Natura 2000.....	11
3.2.6.	Piano di Classificazione Acustica Comunale	11
3.2.7.	Ostacoli alla navigazione aerea	11
4.	CARATTERISTICHE DELL’IMPATTO POTENZIALE.....	13
4.1.	ESCAVAZIONI E MOVIMENTAZIONE DI TERRENO	16
4.2.	OCCUPAZIONE TEMPORANEA DI SUOLO PER DEPOSITO MATERIALI	17
4.3.	OCCUPAZIONE TEMPORANEA DI SUOLO PER MOVIMENTAZIONE MACCHINE OPERATRICI	17
4.4.	OCCUPAZIONE PERMANENTE DI SUOLO PER EDILIZIA RESIDENZIALE E/O PRODUTTIVA... 17	
4.5.	CAMBIO DI DESTINAZIONE D’USO DI SUOLO DI AMPIE SUPERFICI AGRICOLE	17
4.6.	REALIZZAZIONE DI DRENAGGI SUPERFICIALI E/O PROFONDI	18
4.7.	CAPTAZIONE E DERIVAZIONI IDRICHE	18
4.8.	SCARICO DI RIFIUTI AL SUOLO	18
4.9.	EMISSIONE DI RIFIUTI IN ATMOSFERA	19
4.10.	PRODUZIONE DI RUMORI E VIBRAZIONI.....	20
4.11.	PRODUZIONE DI CAMPI ELETTROMAGNETICI	21
4.12.	IMPIANTI LUMINOSI	21
4.13.	REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE LINEARI	21
4.14.	REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE VERTICALI O AREE, FISSE O IN MOVIMENTO	24
4.15.	IMMISSIONE FAUNISTICHE.....	24
4.16.	IMMISSIONE SI SPECIE VEGETALI.....	24
5.	MITIGAZIONE	25
5.1.	DESCRIZIONE DELLE MITIGAZIONI.....	26
5.1.1.	Nuova seggiovia “Travenco – M.Acuto” – skilift “Acuto”	26
5.1.2.	Interventi per la messa in sicurezza ed adeguamento piste.....	26
5.1.3.	Innevamento programmato.....	27
6.	COMPENSAZIONI.....	28
7.	CONCLUSIONI.....	29

1. PREMESSA

Il presente studio, assieme agli allegati, costituisce documentazione di corredo dell'istanza relativamente alla procedura di Verifica di assoggettabilità a Valutazione di Impatto Ambientale (D.Lgs. n.152/2006 e art. 8 L.R. n.3/2012) per il Progetto Preliminare denominato: "Intervento di potenziamento e messa in sicurezza del comprensorio sciistico del Monte Catria servito dalla cabinovia OM 06".

Scopo di questo lavoro è quello di fornire una serie di informazioni, relative al sito e al progetto che si intende realizzare, alle autorità che dovranno esprimersi sulla fattibilità dell'opera.

Le analisi contenute nel presente lavoro con la documentazione a corredo, costituiscono uno studio che esamina e analizza gli impatti che verrebbero a determinarsi sul paesaggio conseguentemente alla realizzazione del progetto; trattasi pertanto di un intervento che ha a che fare con la pianificazione del paesaggio, intesa come manifestazione sintetica della globalità dei fenomeni territoriali, il cui compito è quello di ritrovare rinnovati i termini della sostenibilità e dello sviluppo nell'interesse collettivo dei territori contemporanei.

2. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

2.1. NATURA E FINI DEL PROGETTO

Il Progetto comprende:

I STRALCIO "INTERVENTI PER LA MESSA IN SICUREZZA ED ADEGUAMENTO PISTE"

II STRALCIO "SEGGIOVIA TRAVARCO – MONTE ACUTO"

III STRALCIO "INSTALLAZIONE SKILIFT M.ACUTO"

IV STRALCIO "ILLUMINAZIONE PISTE-IMPIANTI"

V STRALCIO "INNEVAMENTO PROGRAMMATO"

Le opere proposte ricadono tutte in zona piste e impianti nelle strette vicinanze delle aree sciistiche esistenti. L'obiettivo primario è la qualificazione dell'offerta turistica, integrata tramite la riqualificazione dell'area sciabile e la sua messa a norma ed in sicurezza, la realizzazione e rinnovamento degli impianti di risalita esistenti, offrire un'offerta integrata e stagionalizzata che tenga conto delle caratteristiche naturali della località e delle specificità. Pertanto, l'obiettivo del progetto è la promozione di uno sviluppo sostenibile del Monte Acuto vivendo l'ambiente come risorsa, ovvero il miglioramento economico, sociale e culturale della comunità tramite il perseguimento di uso migliore delle risorse, in un quadro di equilibri attuali e prevedibili nel futuro.

Per una stazione sciistica di alto livello, che crea un indotto in grado di sostenere una grossa fetta dell'economia locale, è fondamentale restare al passo con i tempi attraverso un'offerta turistica di prima qualità ed il rilancio mediatico, sempre nella consapevolezza che anche l'ambiente è parte integrante e fondamentale del suo successo. Pertanto, le motivazioni che hanno condotto alla decisione di realizzare tale progetto sono legate principalmente all'opportunità di migliorare l'offerta attraverso il miglioramento dell'area "Catria Ski e Bike Park" con l'allargamento delle piste ed il contestuale rinnovo tecnologico degli impianti di risalita.

Per adempiere alle richieste di oggi avanzate dalla clientela, un comprensorio sciistico attraente e moderno, deve continuamente eseguire cambiamenti, adattamenti e rinnovi, sia degli impianti di risalita che delle piste da sci. La realizzazione del nuovo impianto permetterà di estendere il comprensorio "in quota", già molto apprezzato dai freeriders, ma attualmente raggiungibile unicamente con gli sci in spalla, garantendo tuttavia, grazie al nuovo impianto, un viaggio più confortevole senza avere dei disagi e lunghi tempi di attesa nelle zone d'imbarco degli impianti di risalita.

Come si può notare dalla corografia allegata, tutto il comprensorio è attualmente servito unicamente da due impianti ad ammortamento fisso che nonostante a presentare caratteristiche di portata oraria, funzionali e di confort non adeguate al flusso di utenti presente nei periodi di maggiore affollamento.

Altro obiettivo del progetto è quello di estendere il comprensorio attraverso il contestuale miglioramento del servizio di trasporto, al fine di incrementare ulteriormente l'offerta ed accrescerne conseguentemente il prestigio, nonché di ottenere una migliore e più omogenea distribuzione dell'utenza e dunque una più efficace gestione dei flussi che, soprattutto nelle giornate di maggiore affollamento, tendono oggi a concentrarsi sugli unici impianti esistenti.

L'impianto in progetto sarà caratterizzato da un'elevata portata oraria e da un migliore livello di confort e garantirà un miglioramento del servizio, incontrando sicuramente il favore dell'utenza e contribuendo a incrementare la buona posizione di mercato raggiunta dalla stazione sciistica negli ultimi anni, apprezzata non solo nel periodo invernale ma ora nell'arco di tutto l'anno grazie anche all'inaugurazione del bike park con relative piste e sentieri per mountain bike.

Il miglioramento di tutto il comprensorio, servito da un nuovo impianto, permette di riqualificare l'area stessa che potrà essere utilizzata più proficuamente dalla clientela della stazione.

Nel complesso, l'intervento rappresenta un'operazione importante per l'offerta turistica di "Catria Ski e Bike park" e si ritiene giustificato dalla necessità di assicurare un continuo ammodernamento e miglioramento del servizio offerto, condizioni oggi indispensabili per mantenere ed incrementare, se possibile, il livello di utenza in un mercato dove la concorrenza è sempre più agguerrita.

Importante è la consapevolezza che la montagna non è un bene per pochi ma di tutti, che le stagionalità turistiche costituiscono un valore sia per coloro che vi operano sia per le comunità che vivono alle loro pendici e che lo sviluppo sostenibile delle attività turistiche non può prescindere dalla tutela dell'ambiente nell'ambito di una convivenza dinamica e non statica con le attività esistenti.

2.1.1. Nuova seggiovia "Travenco – Monte Acuto"

Il progetto in esame si riferisce alla realizzazione di una nuova seggiovia, configurata secondo la tecnologia oramai ampiamente collaudata e largamente diffusa presso le stazioni sciistiche alpine, appenniniche. Si tratta di una seggiovia ad agganciamento fisso con seggiole quadriposto aperte. Il tracciato dell'impianto avrà uno sviluppo di 1074 m e sarà percorso alla velocità massima di 2,20 m/s. Il dislivello superato sarà di 283 m. La capacità di trasporto prevista è di 1.800 persone/ora. La stazione a valle, sarà motrice. A monte sarà realizzata la stazione di rinvio, con a fianco il ricovero per l'addetto alla stazione.

Le opere necessarie per la realizzazione dell'intervento sopra citato sono quelle di seguito specificate:

- realizzazione di una seggiovia quadriposto ad ammortamento fisso, compresi 16 sostegni di linea;
- realizzazione delle opere civili relative alle strutture dei plinti di linea ed alle strutture delle stazioni terminali, comprese le cabine di comando a servizio delle stazioni ed i locali tecnici necessari per il funzionamento dell'impianto;
- realizzazione delle sistemazioni piano altimetriche presso le stazioni terminali dell'impianto, necessarie per il posizionamento delle stazioni con le relative piste di accesso e banchine di imbarco/sbarco dei viaggiatori;
- realizzazione presso la stazione a valle delle strutture necessarie per collocare il locale di controllo della stazione, il locale gruppo elettrogeno, il locale deposito materiale dell'impianto;
- realizzazione delle sistemazioni piano altimetriche presso le stazioni terminali dell'impianto, necessarie per il posizionamento delle stazioni con le relative piste di accesso e banchine di imbarco/sbarco dei viaggiatori, comprendenti i necessari scavi e riporti;
- realizzazione degli scavi lungo il tracciato di linea per le opere di fondazione dei sostegni;
- realizzazione di un nuovo tracciato tramite interventi di disboscamento, movimento terra ed altri interventi di entità più modesta quali gli spianamenti superficiali e la regolarizzazione del terreno.

Per quanto riguarda le piste di imbarco e di sbarco degli sciatori e dei pedoni in corrispondenza delle stazioni terminali, saranno realizzate con minimi movimenti di terra.

Presso le stazioni terminali saranno installate due nuove garitte prefabbricate in legno:

- la nuova garitta da posizionare presso la stazione di valle avrà dimensioni in pianta indicativamente di 4,5x3,5 m in quanto dovrà contenere anche le principali apparecchiature elettriche di alimentazione, gestione e controllo dell'impianto;
- la nuova garitta da posizionare presso la stazione di monte avrà dimensioni in pianta più ridotte, indicativamente di 2.5x2 m.

Le garitte di comando saranno posizionate sopra una platea di calcestruzzo armato gettata in opera dello spessore di circa 10-15 cm, realizzata pressoché a filo con il terreno circostante. Le garitte di nuova fornitura saranno realizzate in legname locale in modo da minimizzare il più possibile l'impatto visivo.

Stazione a monte

La stazione di monte è del tipo "rinvio ad ancoraggio fisso" con sbarco sciatori sotto la puleggia motrice. La stazione di monte è costituita da:

- stele in c.a. vincolata ad un plinto di fondazione;
- Struttura metallica a supporto del volano vincolata opportunamente alla stele di fondazione.

Stazione di valle

La stazione di valle è del tipo "motrice e tensionamento" con struttura quasi interamente metallica. Il sistema di tensione è del tipo idraulico con cilindro di tensione e relativa centralina di controllo, secondo una tecnologia costruttiva ormai consolidata e normalmente utilizzata.

La centralina idraulica sarà posizionata all'interno della garitta di comando presso la stazione di valle e non genererà pertanto alcun disturbo acustico sia in fase di esercizio sia in fase di fuori esercizio.

La stazione di valle è costituita inoltre da:

- n° 2 plinti di fondazione in c.a.
- Struttura a portale a supporto del volano vincolata ai plinti di fondazione in c.a. a mezzo di appositi tirafondi.

Sopra detta struttura a portale saranno alloggiate tutte le componenti elettromeccaniche relative alla funzione motrice e di tensionamento. L'apparecchiatura di comando e controllo sarà posizionata internamente alla garitta.

Linea

La linea dell'impianto è stata progettata con la minore altezza possibile dal terreno, in modo da rimanere al di sotto della fascia dei 15 metri di altezza regolamentari e in modo da rimanere il più possibile mimetizzata tra la vegetazione esistente. La linea è costituita da n° 16 sostegni di linea a fusto centrale di altezza variabile dai 5 ai 12 metri circa, a sezione piramidale rastremata dal basso verso l'alto, opportunamente ancorati a plinti di fondazione in calcestruzzo armato di nuova realizzazione gettati in opera.

Tali fondazioni verranno realizzate con le minori sporgenze possibili dal terreno, eventuali sporgenze dovranno essere opportunamente ricoperte di terreno in fase di cantiere.

Veicolo

Il veicolo è composto da una morsa e da una seggiola triposto/quadriposto ed è concepito per rispondere in sicurezza alle esigenze funzionali di trasporto di tutti i tipi di utenza. Tutte le strutture metalliche del veicolo, sono protette da zincatura a caldo. Il sedile del veicolo è realizzato in modo robusto e durevole sia rispetto all'utilizzo dei viaggiatori che alle condizioni ambientali a cui è normalmente esposto (vento, raggi UV, acqua, gelo, ecc.)

Tutta la bullonatura ed i tiranti impiegati per il montaggio ed il fissaggio delle strutture metalliche sono protetti con idoneo trattamento antiossidante.

Caratteristiche generali dell'impianto

E' stata prevista una portata oraria massima di 1800 p/h ad una velocità di esercizio massima di 2.2 m/s (nel periodo invernale).

• Quota stazione di valle (motrice e tensione):	m	1206
• Quota stazione di monte (rinvio):	m	1490
• Lunghezza orizzontale:	m	1074
• Dislivello:	m	283
• Pendenza media percentuale:	%	26
• Numero dei sostegni di appoggio:	n	12
• Numero dei sostegni di ritenuta:	n	5
• Velocità massima d'esercizio invernale:	m/s	2,2
• Portata oraria invernale:	p/h	1800
• Diametro della fune portante-traente:	mm	42

2.1.2. Interventi per la messa in sicurezza ed adeguamento piste

Il progetto prevede l'allargamento e livellamento delle piste da sci atte a garantire maggiore sicurezza ai fruitori. La superficie in ampliamento è di 38.100 m², passando dagli attuali 136.750 m² agli 174.850 m² di progetto.

L'intervento prevede di eseguire gli scavi per 8.950 mc, riporti per 4.910 mc ed i rilevati necessari per livellare e profilare i tracciati per una superficie di 32.853 m². Inoltre è previsto il taglio del bosco per una superficie di 26.733 m².

In fase esecutiva dovrà essere valutato il percorso migliore per rendere minimi i movimenti terra e le opere di eventuale sostegno delle scarpate che dovranno essere comunque dimensionate e ben integrate nel paesaggio.

Al termine delle movimentazioni terra, le zone oggetto di intervento, verranno ripristinate a pascolo mediante stesura dello strato di terreno vegetale precedentemente accantonato, la costruzione di un'ideale rete di scoline per convogliare il ruscellamento superficiale a la successiva semina con essenze vegetali adatte ad una rapida colonizzazione e dunque a ridurre al minimo l'erosione nel periodo immediatamente successivo al cantiere.

Inoltre è prevista l'illuminazione delle piste "Panoramica, Travarco, Acuto, Direttissima, Cotaline (in parte, per una quota del 30% dell'intero tracciato) in modo che la stesse possano essere fruite anche nell'orario serale e notturno, mediante l'installazione ai bordi delle stesse di proiettori 400w su palo.

2.1.3. Riposizionamento skilift "Monte Acuto"

L'attuale scivola "Cotaline" verrà collocata più a monte a partire da quota 1.448 m s.l.m. circa fino a quota 1.493 m s.l.m. per una lunghezza di 247 m ed un dislivello di 45 m in sostituzione dell'attuale manovia, a servizio del campo scuola e come collegamento con la pista "Gorghe". La stazione motrice sarà posta a valle, mentre la stazione di rinvio sarà posta a monte. Si prevede la realizzazione nelle due stazioni di due cabine di comando.

L'impianto è costituito da una scivola monoposto con traini self-service adatti all'utilizzo da parte di sciatori principianti.

La stazione di valle è del tipo "motrice e ancoraggio" con struttura quasi interamente metallica, mentre la stazione di monte è del tipo "rinvio tenditrice", con dispositivo di tensionamento idraulico (sarà modificato opportunamente l'attuale dispositivo di tensionamento costituito da una slitta scorrevole collegata ad un blocco contrappeso in calcestruzzo armato), con sbarco sciatori ad adeguata distanza dalla stazione stessa, previa posa dei regolamentari dispositivi di mancato sbarco e mancato recupero traino su tale tracciato.

E' stata prevista la portata oraria di 830 p/h ad una velocità di esercizio di 3,0 m/s.

Per quanto riguarda le piste di imbarco e di sbarco degli sciatori e dei pedoni in corrispondenza delle stazioni terminali, saranno realizzate con minimi movimenti di terra.

Presso le stazioni terminali saranno installate due nuove garitte prefabbricate in legno:

- la nuova garitta da posizionare presso la stazione di valle avrà dimensioni in pianta indicativamente di 2,5x2,5 m in quanto dovrà contenere anche le principali apparecchiature elettriche di alimentazione, gestione e controllo dell'impianto;
- presso la stazione di monte sarà riutilizzata la preesistente garitta della stazione di monte della scivola "Delle Cotaline".

Le garitte di comando saranno posizionate sopra una platea di calcestruzzo armato gettata in opera dello spessore di circa 10-15 cm, realizzata pressoché a filo con il terreno circostante.

La garitta di nuova fornitura sarà realizzata in legname locale in modo da minimizzare il più possibile l'impatto visivo.

Sostegni di linea

La linea è costituita da n° 2 sostegni di linea a fusto centrale, inclinati trasversalmente rispetto alla pista di risalita, a sezione quadra costante (riutilizzati opportunamente dalla preesistente scivola "Delle Cotaline"), opportunamente ancorati a plinti di fondazione in calcestruzzo armato di nuova realizzazione gettati in opera. Tali fondazioni verranno realizzate con le minori sporgenze possibili dal terreno, eventuali sporgenze dovranno essere opportunamente ricoperte di terreno in fase di cantiere.

Caratteristiche generali dell'impianto

• Quota stazione di valle (motrice ancoraggio):	m	1451
• Quota stazione di monte (rinvio tenditrice):	m	1496
• Lunghezza orizzontale:	m	247
• Dislivello:	m	44
• Pendenza media percentuale:	%	17,94
• Numero dei sostegni di appoggio:	n	1
• Numero dei sostegni di ritenuta:	n	1
• Intervia in linea:	m	2,5
• Intervia nelle stazioni:	m	2,5
• Numero complessivo dei traini :	n	39
• Velocità massima d'esercizio :	m/s	3,0
• Portata oraria invernale:	p/h	830
• Potenza del motore principale elettrico in c.c.:	kW	20
• Diametro della fune portante-traente:	mm	16

2.1.4. Innevamento programmato

L'impianto di innevamento artificiale da realizzare sul comprensorio sciistico, consiste nella costruzione di un sistema idraulico a bassa pressione che, attraverso una rete di tubazioni interrato e l'installazione di appositi idranti per la produzione di neve, garantirà l'innnevamento programmato per tutta la stagione invernale.

Gli interventi previsti comprendono:

- la fornitura, messa in opera ed installazione degli impianti e di tutte le attrezzature per l'innnevamento nonché delle linee di alimentazione elettrica necessarie all'impianto a partire dalle cabine elettriche di trasformazione o dalle linee in media tensione;
- realizzazione dello scavo per la posa interrato delle tubazioni di alimentazione (aria, acqua ed alimentazione elettrica) degli innevatori;

- realizzazione dei pozzetti di linea nei quali andranno alloggiare le valvole di intercettazione degli innevatori;
- la realizzazione delle opere civili relative alle prese d'acqua e delle cabine elettriche ed alle reti interrato di innevamento, compresa la sistemazione delle aree con i necessari movimenti di terra e ripristini a verde nelle opere civili, nelle sistemazioni piste e lungo le linee di innevamento;

L'impianto di innevamento programmato in progetto è del tipo misto. E' richiesto quindi per alcune piste un sistema con tutti i pozzetti attrezzati per l'utilizzo di innevatori in bassa pressione, per le restanti piste è previsto un sistema in alta pressione con alcuni pozzetti attrezzati anche per l'utilizzo di innevatori in bassa pressione.

2.2. UTILIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI

Considerata la natura dell'intervento e la destinazione d'uso dell'area, non si prevedono attività a cui possono essere associati cicli produttivi e/o di lavorazione con utilizzo di risorse naturali.

2.3. PRODUZIONE DI RIFIUTI

Relativamente alla fase di cantiere si prevede la produzione di rifiuti derivanti essenzialmente da imballaggi, che verranno smaltiti e/o riciclati secondo le vigenti norme di legge. Per le terre di risulta dagli scavi è previsto l'impiego sul posto per rinterri e sistemazione topografica della area. Tale utilizzo dovrà comunque essere condotto nel rispetto delle norme previste per le "terre e rocce da scavo". Non sono previste demolizioni. Per quanto concerne la fase di esercizio, le modifiche introdotte dal progetto, considerata la "dimensione" del progetto, non determineranno un aumento significativo del carico dei rifiuti.

2.4. INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI

Intendiamo per qualità ambientale l'indicatore sintetico della complessità ambientale di cui è dotato, nei suoi processi dinamici e nella configurazione dei quadri ambientali, un paesaggio. In particolare, il giudizio di qualità ambientale si fonda sull'analisi di naturalità, della semiologia naturale ed antropica, dei valori ambientali stratificati nei vari livelli formativi ed informativi del paesaggio quali: caratteri geologici, geomorfologici, idrologici, pedologici, vegetazionali, floristici, faunistici, storico-culturali, climatologici. Si esprime in sintesi un giudizio di qualità ambientale legato alle categorie di naturalità presenti.

La zona è considerata a bassa frammentazione ambientale potenziale in riferimento all'assenza di infrastrutture di traffico e/o tecnologiche di portata rilevante.

Un ulteriore indicatore di qualità ambientale, utile alla valutazione dinamica delle trasformazioni dell'ambiente, deriva dalla valutazione della modificazione dell'assetto dei servizi eco sistemici erogati prima o dopo un processo trasformativo quale è il progetto in oggetto di verifica.

Le principali matrici ambientali a cui fare riferimento per analizzare la pertinenza dei potenziali impatti previsti dal progetto, sono le seguenti:

	Matrice	Pertinente	Motivo
1	Aria	NO	Non vi sono emissioni diffuse
2	Acqua	NO	Non si generano acque reflue di processo. Gli unici scarichi presenti sono relativi ai servizi igienici ed alle acque meteoriche

Matrice		Pertinente	Motivo
3	Rumore	SI	Emissioni sonore limitate connesse al funzionamento degli impianti e l'impiego di batti pista, motoslitte e fuoristrada
4	Suolo e sottosuolo	NO	Non ci sono rischi di sversamenti di sostanze liquide pericolose
5	Paesaggio	SI	Inserimento di nuova infrastruttura
6	Mobilità	NO	Nessun aumento del traffico veicolare
7	Salute pubblica	NO	Non ci sono rischi per la salute pubblica collegati alla realizzazione del progetto

2.5. RISCHIO INCIDENTI

Il rischio di incidenti può essere associato essenzialmente alle fasi di realizzazione degli interventi, in particolare alla movimentazione dei terreni, all'impiego dell'elicottero per il montaggio dei piloni di linea dell'impianto. Allo scopo di evitare ogni eventuale incidente, sarà necessario predisporre uno specifico piano di sicurezza e consentire l'accesso al cantiere al solo personale autorizzato.

Nelle fasi di esercizio eventuali rischi potrebbero essere connessi ai lavori di manutenzione ordinaria e/o straordinaria.

2.6. IMPATTO SUL PATRIMONIO NATURALE E STORICO

Dall'analisi si evince che il progetto non interferisce con elementi del patrimonio storico in quanto non viene interessato alcun manufatto di interesse storico o con altri elementi sensibili del paesaggio, tali da essere sottoposti a tutela.

Le opere proposte ricadono tutte in zona piste e impianti nelle strette vicinanze delle aree sciistiche esistenti. Tali elementi riducono significativamente i potenziali impatti indotti sul patrimonio naturale, poiché risultano inseriti in un contesto che è tutt'oggi contraddistinto da caratteri propri.

Per quanto concerne l'aspetto puramente paesaggistico, complessivamente l'intervento previsto non muterà le condizioni paesistiche – percettive della zona.

In riferimento ai corpi idrici, gli interventi e l'intera area non interferiscono con elementi idrografici, né l'attuazione delle opere comporterà lo sfruttamento di risorse idriche.

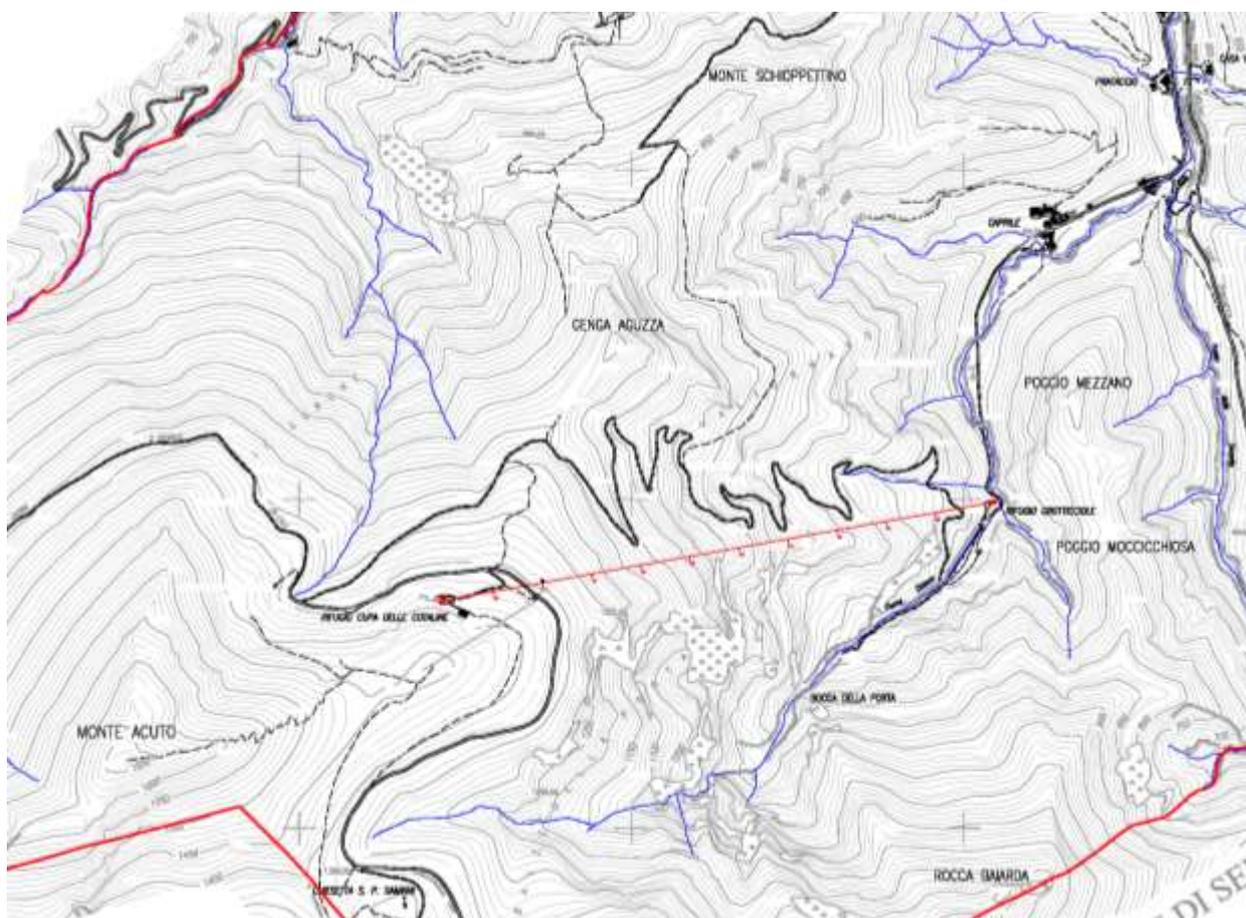
3. UBICAZIONE DEL PROGETTO

3.1. LOCALIZZAZIONE DEL SITO

Il progetto interessa il comune di Frontone (PU), località Piano di Monte Acuto, ovvero l'area di riferimento riguarda l'area sita in località Piano di Monte Acuto ovvero lungo il versante est del Monte Acuto ad una quota compresa tra i 1250 e 1550 m.s.l.m.. Essa ricade all'interno del territorio comunale di Frontone e della Comunità Montana di "Catria e Nerone".

Sulla carta topografica d'Italia in scala 1:25.000 dell'I.G.M. l'area è identificata al F. 116 (Gubbio) Tavoletta "Cantiano" – III NE (allegata TAV. 1) mentre nella Carta Tecnica Regionale della Regione Marche in scala 1:10.000, è distinta al F291 (Pergola) Sezione 291090 e ricade all'interno della Zona di Protezione Speciale (ZPS) I IT5310031 "Monte Catria, Monte Acuto e Monte della Strega" e Siti di Importanza Comunitaria (SIC) IT5310019 "Monte Catria, Monte Acuto".

La superficie interessata è di circa 589110 m² (intera area a verde sportivo da PRG).



Corografia dell'area in cui è ubicato l'impianto



3.2. CONFORMITA' AI PIANI E PROGRAMMI URBANISTICI E AMBIENTALI

3.2.1. Piano Paesistico Ambientale Regionale delle Marche (P.P.A.R.)

Il PPAR delle Marche, approvato con D.A.C.R. n. 197 del 3 novembre 1989, si configura come un piano territoriale, riferito cioè all'intero territorio della regione e non soltanto ad aree di particolare pregio. L'obiettivo del PPAR è quello «di procedere a una politica di tutela del paesaggio coniugando le diverse definizioni di paesaggio immagine, paesaggio geografico, paesaggio ecologico in una nozione unitaria di paesaggio-ambiente che renda complementari e interdipendenti tali diverse definizioni».

Per raggiungere questo obiettivo il PPAR elabora una descrizione dell'intero territorio regionale visto come:

- insieme di "sottosistemi tematici" (geologico-geomorfologico-idrogeologico; botanico-vegetazionale; e storico-culturale): per ognuno, vengono evidenziati condizioni di rischio, obiettivi e indirizzi della tutela;
- insieme di "sottosistemi territoriali", distinti per diverso valore: dalle aree A (aree eccezionali), passando per le aree B e C (unità di paesaggio di alto valore o che esprimono qualità diffusa), aree D (resto del territorio) e aree V (aree ad alta percezione visuale);
- insieme di "categorie costitutive del paesaggio", insieme, cioè, degli elementi-base del paesaggio che vengono riferiti ai tre sottosistemi tematici. Il Piano riconosce ambiti di tutela associati alle categorie costitutive del paesaggio ai quali applicare, a seconda dei casi, una tutela integrale o una tutela orientata.

Il Consiglio Comunale del comune di Frontone con Delibera di n° 46 del 17-09-09 ha approvato il Piano Regolatore Generale Comunale in adeguamento al Piano Paesistico Ambientale Regionale delle Marche.

Vincoli presenti:

- Tutela Integrale – Crinali;
- Boschi L.R. 6/2005;
- Tutela Integrale Frane attive;
- Tutela Orientata Frane Inattive;
- D.Lgs. 42/2004
- DM 31/07/85

3.2.2. Piano Territoriale Di Coordinamento Provinciale (P.T.C.)

Il P.T.C. di Pesaro e Urbino nella definizione della matrice ambientale di rilevanza provinciale, ha riconfermato i contenuti del P.P.A.R. recuperandone gli aspetti più significativi.

Il PTCP della provincia di Pesaro Urbino è presentato sotto forma di tre Atlanti, che esaminano e sviluppano gli aspetti socio – economici, ambientali ed insediativo – infrastrutturali della realtà provinciale; ad essi è connesso il “Documento di indirizzi in materia di pianificazione urbanistica” che costituisce la base d’appoggio del sistema progettuale del Piano.

Per la verifica dei vincoli in essere nel sito in esame, si farà riferimento alle Carte Tematiche definite in sede di redazione del P.T.C. della Provincia di Pesaro ed Urbino.

Si prenderanno in considerazione in particolare le tavole:

- 1A - Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D.L. 3267/23)
- 1B - Aree sottoposte a vincolo paesistico - ambientale (L. 1497/39)
- 2E - Emergenze Idrogeologiche: vulnerabilità dei corpi idrici sotterranei
- 2F - Pericolosità da esondazione
- 3B - Demanio forestale ed Aree floristiche
- 4A - Edifici, manufatti e nuclei storici extraurbani di rilevanza provinciale
- 4B - Aree e beni archeologici di rilevanza provinciale

3.2.3. Piano Regolatore Generale

- Delibera di Consiglio Comunale n° 46 del 17-09-09;
- I Variante approvata con Delibera di Consiglio Comunale n° 47 Data 24-10-13.

3.2.4. Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico dei Bacini di Rilievo (P.A.I.)

Rispetto al Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico, adottato dall’Autorità di Bacino Regionale delle Marche con delibera n.15 del 28 giugno 2001, l’area in esame non va ad interessare aree perimetrale.

3.2.5. Rete Natura 2000

L’area di riferimento riguarda l’area sita in località Piano di Monte Acuto ovvero lungo il versante est del Monte Acuto ad una quota compresa tra i 1250 e 1550 m.s.l.m., nel comune di Frontone (PU), che ricade all’interno della Zona di Protezione Speciale (ZPS) I IT5310031 “Monte Catria, Monte Acuto e Monte della Strega” e Siti di Importanza Comunitaria (SIC) IT5310019 “Monte Catria, Monte Acuto”.

3.2.6. Piano di Classificazione Acustica Comunale

Delibera di Consiglio Comunale n° 5 del 31/07/2007

3.2.7. Ostacoli alla navigazione aerea

Con riferimento alle normative vigenti in merito alla segnalazione degli ostacoli alla navigazione aerea, vista la Legge 4 febbraio 1963, N. 58 “Modificazioni ed aggiunte agli articoli dal 714 al 717 del Codice della

Navigazione”, vista la Circolare del Ministero dei Trasporti del 20 febbraio 1980, N. 201174 “Ostacoli alla navigazione aerea – Legge 4 febbraio 1963, N. 58”, vista la Circolare del Ministero dei Trasporti del 25 giugno 1987, N. 42/1245/A1/2-5 “Ostacoli alla navigazione aerea” e visto l’allegato alla Circolare DASM-25/5418 del 2 luglio 1966 e suoi emendamenti “Segnalazione degli ostacoli al volo a bassa quota”, risulta che l’impianto in oggetto non costituisce ostacolo alla navigazione aerea e non necessita di alcuna segnalazione.

4. CARATTERISTICHE DELL'IMPATTO POTENZIALE

L'ambito di intervento territoriale di un progetto può essere definito come la porzione di territorio su cui intervengono le sue previsioni. Nel caso specifico, l'ambito di intervento è quello definito dalla perimetrazione dell'area della zonizzazione urbanistica prevista dal PRG come F2 verde sportivo.

L'ambito di influenza ambientale di un progetto è costituito dall'insieme dei temi/aspetti ambientali con cui il piano interagisce, determinando come conseguenza, impatti.

L'ambito di influenza territoriale di un progetto è costituito dall'area, in cui potrebbero manifestarsi tali impatti ambientali ed è quindi strettamente correlato alla tipologia di interazioni ambientali individuate, ma anche alle caratteristiche dell'area stessa.

Infatti, la presenza nell'area in cui potrebbero manifestarsi gli impatti su specifiche emergenze ambientali, da intendersi come aree di particolare pregio e/o vulnerabilità ambientale, potrebbero influenzare l'estensione e, quindi, la significatività dell'impatto medesimo.

Di norma, l'ambito di influenza ambientale di un progetto supera quello che è il suo ambito di intervento territoriale. L'individuazione preliminare dell'ambito di influenza ambientale e territoriale del progetto è, pertanto, di fondamentale importanza per circoscrivere l'analisi e la valutazione ambientale alle questioni realmente interessate dall'intervento.

I contenuti del presente studio puntano a descrivere tutti quegli aspetti che servono ad inquadrare l'intervento, in un ambito sufficientemente ampio, tale da poter evincere le eventuali modificazioni al paesaggio, il relativo inserimento e le misure di mitigazione dell'eventuale impatto con il paesaggio stesso.

La definizione dell'ambito di influenza territoriale deve anche tenere conto di eventuali peculiarità locali ed emergenze ambientali, in termini positivi (aree di particolare pregio, aree protette, Rete Natura 2000, etc.) e negativi (situazioni di degrado in genere, siti inquinati, etc.).

L'identificazione dell'ambito d'influenza territoriale permette di stabilire il livello di approfondimento delle analisi di contesto e, di conseguenza, il livello di disaggregazione delle informazioni, sottoforma di dati, necessarie alla descrizione del contesto attuale e alla valutazione degli impatti ambientali attesi dall'attuazione del progetto.

Pertanto, per l'identificazione dell'ambito di influenza territoriale del progetto in analisi è necessario individuare prima i temi ambientali con cui la previsione interagisce, ovvero l'ambito di influenza ambientale.

Contestualmente a tale identificazione dovrà avvenire anche quella delle informazioni e degli strumenti attraverso cui si intende analizzare lo stato attuale degli aspetti e temi ambientali individuati quali pertinenti al progetto.

Per procedere ad un esame della significatività degli impatti, conseguenti alla realizzazione degli interventi, gli stessi sono stati considerati articolati secondo le seguenti fasi di vita del progetto:

- Opzione 0;
- Fase di cantiere, nel corso della quale si procederà alla realizzazione delle opere;
- Fase operativa, che comprende tutto il periodo di durata delle attività previste.

Il sistema infrastrutturale proposto, considerata la posizione, pur cambiando parzialmente l'attuale aspetto paesaggistico vegetazionale, influisce in modo parziale su di un paesaggio già interessato da precedenti interventi.

Gli impatti, ossia le modificazioni del territorio conseguenti alla realizzazione delle opere, sono distinti in:

- impatti diretti, concernenti l'alterazione fisica, morfologica e funzionale del territorio, intesi come elementi modificatori dell'assetto e dell'identità del luogo;
- impatti indiretti, riguardanti fatti esterni, come la modifica dell'immagine del paesaggio.

Gli interventi diretti sono rappresentati dalle stazioni dell'impianto di risalita nuovo di progetto. Ad esso si uniscono gli interventi sulla morfologia dei siti, relativi ai movimenti terra funzionali alla pista da sci.

Tutte queste opere determinano un evidente impatto indiretto che si ripercuote visivamente su di un contesto ambientale decisamente più vasto del territorio occupato dalle infrastrutture esistenti ed in ampliamento, del sistema sciistico. Si deve in ogni modo rilevare ed evidenziare, che la maggior parte delle trasformazioni sono già avvenute e sono attribuibili alle piste ed agli impianti esistenti.

La visibilità dei manufatti è legata alla forma, dimensione ed al colore delle strutture e naturalmente dall'efficacia delle opere di mascheramento, alle strutture tecnologiche delle seggiovie (stazioni, piloni di sostegno, seggiole), che contrastano decisamente con il paesaggio naturale, anche se la modesta dimensione di questi manufatti facilita il loro assorbimento visivo nelle vedute panoramiche, specialmente se queste sono vaste e l'area d'intervento è ricca di segni.

La qualità visiva del contesto ambientale (territorio direttamente influenzato dagli interventi) si presenta elevata, anche se gli interventi per adattarlo alla pratica dello sci alpino hanno alterato la morfologia originaria dei siti (taglio del bosco, scavi e riporti di terreno, livellamento di superfici) ed hanno inserito nell'immagine complessiva elementi tecnologici (stazioni degli impianti, palificazioni, cannoni da neve) che contrastano con il paesaggio naturale. Tali alterazioni non tolgono al contesto la suggestione dell'ambiente tradizionale, che rimane comunque leggibile grazie alla presenza dei segni lasciati dalle attività storiche.

Dal punto di vista funiviario l'utilizzo di una seggiovia ad attacchi fissi garantisce ingombri minimi e quindi ridotte dimensioni della padana di sbarco adatti ad essere inseriti a monte. La parte motrice tenditrice di maggiore ingombro potrà essere posizionata a valle in un ampio pianoro.

Le piste da sci si configurano come modificazioni della morfologia del territorio, che non sono percepite dalle grandi distanze, specialmente se adeguatamente ripristinate.

Gli effetti prodotti dalle piste, che per esigenze tecniche e di conformità alle norme in vigore per la sicurezza degli sciatori richiedono movimenti di terra e sistemazione del suolo, comportano alterazioni fisiche e morfologiche.

Non è il caso di questo sito, che presenta chiaramente la sua specificità di area per la pratica dello sci alpino, ma nello stesso tempo conserva anche i segni lasciati dalle attività silvo-pastorali, che le popolazioni locali hanno svolto per secoli. Le opere in progetto, come del resto quelle già realizzate, hanno il carattere della sovrastruttura, senza comportare lo sconvolgimento della morfologia del territorio, essendo posizionate in ambiti precedentemente interessati da strutture sciistiche ed utilizzabili come pascolo.

In queste situazioni assume un ruolo di particolare importanza la gestione del territorio, ovvero la cura e l'attenzione dedicata alla manutenzione delle piste, delle strade e degli impianti.

La superficie interessata dai nuovi lavori e di rettifica con ampliamento della piste è di 38.100 m². Oltre alla realizzazione della nuova seggiovia, si abbina lo spostamento dell'attuale skilift "Cotaline" più a monte e la sua sostituzione con una seggiovia, un intervento di pulizia e bonifica dell'area interessata dalle ceppaie e dai sassi presenti, di livellamento del piano sciabile e di allargamento dei tratti più stretti. Saranno necessari interventi di movimento terra, compensati pressappoco tra scavi e riporti, poiché il terreno originario mal si adatta alle caratteristiche ed alle esigenze sciabili attuali.

Tipo di impatto (DGR n. 220 del 09/02/2010 – L.R. n.6/2007 – DPR n. 357/1997)

N. identificativo dell'impatto	Denominazione tipo di impatto	Codice habitat naturale	Habitat naturale non previsto dalla Direttiva	Specie
1	Perdita di habitat naturale o di altro habitat	9210* 6210 6220 6170		Potenzialmente possono essere coinvolte le specie vegetali indicate come presenti nelle diverse

N. identificativo dell'impatto	Denominazione tipo di impatto	Codice habitat naturale	Habitat naturale non previsto dalla Direttiva	Specie
				formazioni e quelle dell'elenco ufficiale del Formulario
2	Perdita di habitat di specie (alimentazione, riproduzione, rifugio)	9210* 6210 6220 6170		Potenzialmente possono essere coinvolte le specie vegetali indicate come presenti nelle diverse formazioni e quelle dell'elenco ufficiale del Formulario
3	Degrado o danneggiamento di habitat naturale	9210* 6210 6220 6170		Potenzialmente possono essere coinvolte le specie vegetali indicate come presenti nelle diverse formazioni e quelle dell'elenco ufficiale del Formulario
4	Degrado o danneggiamento di habitat di specie (alimentazione, riproduzione, rifugio)	9210* 6210 6220 6170		Potenzialmente possono essere coinvolte le specie vegetali indicate come presenti nelle diverse formazioni e quelle dell'elenco ufficiale del Formulario
5	Frammentazione di habitat naturale			
6	Frammentazione di habitat di specie (alimentazione, riproduzione, rifugio)			
7	Disturbo di specie animali	SI		Potenzialmente possono essere coinvolte le specie vegetali indicate come presenti nelle diverse formazioni e quelle dell'elenco ufficiale del Formulario
8	Perdita di specie di animali			
9	Interferenza con la circolazione idrica superficiale			
10	Interferenza con la circolazione idrica profonda			
11	Dissesto idrogeologico			
12	Introduzione di fauna alloctona			
13	Riduzione degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio			
14	Introduzione di flora alloctona			

Valutazione della significatività degli impatti DGR n. 220 del 09/02/2010 – L.R. n.6/2007 – DPR n. 357/1997)

Id.	Indicatore	Evento	Associazione
1	Perdita temporanea di habitat naturale prioritario	SI	
2	Perdita permanente di habitat naturale prioritario	NO	
3	Frammentazione temporanea di habitat naturale prioritario	NO	
4	Frammentazione permanente di habitat naturale prioritario	NO	
5	Perdita temporanea di habitat naturale	SI	
6	Perdita permanente di habitat naturale	NO	
7	Frammentazione temporanea di habitat naturale	NO	
8	Frammentazione permanente di habitat naturale	NO	
9	Perdita temporanea di habitat di specie	SI	
10	Perdita permanente di habitat di specie	NO	
11	Frammentazione temporanea di habitat di specie	SI	
12	Frammentazione permanente di habitat di specie	NO	
13	Perdita di specie animali	NO	
14	Immissione di specie alloctone/invasive	NO	
15	Rarità regionale, nazionale, comunitaria dell'habitat o della specie interessata	NO	

4.1. ESCAVAZIONI E MOVIMENTAZIONE DI TERRENO

Opzione zero

Nell'Opzione zero il fattore d'impatto è sostanzialmente dovuto ai fenomeni di instabilità presenti lungo i versanti e le scarpate, interessati da possibili scivolamenti della coltre di suolo, da crolli e rotolamenti di blocchi in equilibrio precario, dovuti principalmente ai fenomeni di ruscellamento delle acque superficiali, dalle azioni crionivali di modellazione del rilievo.

Fase di cantiere

In fase di cantiere, tale fattore d'impatto è soprattutto legato agli interventi dell'intero progetto per la costruzione della nuova seggiovia e l'adeguamento delle piste, che richiederà la movimentazione di terreno attraverso lavori di scavo e riporto. Tali operazioni produrranno una condizione di terreno messo a nudo.

A causa della completa assenza di copertura vegetale in genere si creano i presupposti perché si abbia una maggiore erodibilità del suolo esercitata dall'azione delle acque superficiali di scorrimento. In questo caso, viste le pendenze in gioco, si prevede che si possano manifestare fenomeni erosivi o di sovrascorrimento. Si dovrà pertanto procedere "a tronchi" con le lavorazioni, e in caso di forti piogge, nei tratti più ripidi del tracciato, si dovrà tempestivamente valutare la sospensione temporanea dei lavori e l'eventuale copertura temporanea del terreno già movimentato con teli impermeabili.

Le opere di movimento terra saranno puntuali e limitate alle aree in prossimità delle stazioni terminali di valle e di monte ed in corrispondenza dei nuovi sostegni di linea.

Presso la stazione di monte, oltre agli scavi finalizzati alla realizzazione delle nuove strutture di stazione (plinto di fondazione della stele), si realizzerà un modesto rimodellamento superficiale del terreno esistente (con riutilizzo in loco del materiale di scavo) finalizzato a migliorare la fruibilità dell'area di sgancio della seggiovia e sciovia oltre a migliorare il raccordo con l'inizio della pista esistente.

Anche alla stazione di valle, oltre agli scavi finalizzati alla realizzazione delle nuove strutture di stazione (plinto di fondazione della stele e fossa per il tappeto di imbarco), sarà necessario rimodellare l'andamento del terreno nella parte anteriore alla stazione (con riutilizzo in loco del materiale di scavo) per la necessità di garantire il franco minimo dopo l'area di imbarco, come richiesto dalle norme di riferimento.

Lungo la linea le opere di movimento terra saranno limitate alle aree in cui sono previsti i nuovi plinti dei sostegni; il materiale di risulta sarà totalmente risistemato in loco al fine di raccordare opportunamente i basamenti dei sostegni al terreno circostante.

Le sistemazioni del terreno saranno fatte puntualmente, assecondando l'andamento dell'impianto, consentendo di mantenere i franchi minimi verticali.

Fase operativa

Al termine dei lavori le aree di cantiere verranno ripristinate e riportate allo stato ante-operam, opportunamente ripulite dai rifiuti di ogni genere. Si procederà, quindi, alla sistemazione del terreno e, in caso di preesistenza di aree prative, si procederà all'arieggiamento del terreno, al riporto di fertilizzanti organo-minerali e alla successiva semina di un miscuglio di semente adeguate.

Per quanto riguarda la fase di esercizio, in cui saranno stati già realizzati gli interventi di messa in opera degli impianti, di adeguamento delle piste si considera una sostanziale riduzione, fino all'annullamento di tale fattore d'impatto sia rispetto all'Opzione zero che, soprattutto, alla fase di cantiere.

4.2. OCCUPAZIONE TEMPORANEA DI SUOLO PER DEPOSITO MATERIALI

Il fattore d'impatto si riferisce all'occupazione fisica delle superfici connessa alla realizzazione delle opere previste in progetto, in grado potenzialmente di produrre effetti di impatto quali la sottrazione di spazio utile alla colonizzazione della copertura vegetativa, la perdita del grado di naturalità dell'ambiente, l'alterazione delle caratteristiche strutturali e funzionali dell'ecosistema e processi di frammentazione territoriale generati, la riduzione di habitat e risorse trofiche per alcune specie animali, nonché la sottrazione di suolo agli usi attuali.

Fase di cantiere

In questa fase, l'occupazione fisica di superfici è ascrivibile sia alle aree di cantiere vere e proprie (area di installazione baracche, area di deposito materiale accessorio, area di installazione delle macchine operatrici, aree operative di deposito e posa in opera dei materiali per la realizzazione degli interventi, aree destinate alla sosta e all'utilizzo dei mezzi meccanici, etc) e sia alle aree occupate dalle opere previste.

Le aree operative di deposito dei materiali impiegati per la realizzazione degli interventi sono previste lungo la pista principale di transito, individuata in corrispondenza del tracciato dell'impianto di risalita. Il trasporto dei materiali dalla pista principale alle diverse aree di intervento avviene lungo le piste secondarie di transito.

Fase operativa

In questa fase, l'occupazione di superficie rimane invariata, rispetto alla fase di realizzazione, per quanto attiene alle opere. Viceversa si considera superato e non più esercitato il fattore di impatto relativo alle aree di cantiere, per le quali si prevede un opportuno ripristino secondo l'originario stato dei luoghi.

4.3. OCCUPAZIONE TEMPORANEA DI SUOLO PER MOVIMENTAZIONE MACCHINE OPERATRICI

Vale quanto detto per il capitolo precedente.

4.4. OCCUPAZIONE PERMANENTE DI SUOLO PER EDILIZIA RESIDENZIALE E/O PRODUTTIVA

Non previsto.

4.5. CAMBIO DI DESTINAZIONE D'USO DI SUOLO DI AMPIE SUPERFICI AGRICOLE

Non previsto.

4.6. REALIZZAZIONE DI DRENAGGI SUPERFICIALI E/O PROFONDI

L'ampliamento delle piste ed i movimenti terra in esse sono stati attentamente studiati in modo da rispettare il sistema idrico dell'area senza impedire o alterare lo scorrimento delle acque. Non si rileva pertanto alcun impatto sui corsi d'acqua presenti in zona.

4.7. CAPTAZIONE E DERIVAZIONI IDRICHE

Non previsto.

4.8. SCARICO DI RIFIUTI AL SUOLO

Opzione zero

Allo stato attuale la produzione di rifiuti presso il comprensorio deriva dall'attività stagionale del rifugio montano che offre servizio di bar e ristoro ai frequentatori delle piste da sci; si tratta prevalentemente di scarti costituiti da imballaggi in carta e cartone, vetro, plastica e alluminio e di frazione umida e, pertanto di rifiuti conferibili, in modalità differenziata, al servizio pubblico di raccolta dei rifiuti urbani; non risultano pertanto disponibili dati relativi alla produzione annua.

Le attività di manutenzione e/o di sostituzione periodica di parti dell'impianto di risalita attuale determinano la produzione occasionale di rifiuti speciali, di entità scarsamente rilevante ma di cui occorre garantire la corretta gestione, attraverso il conferimento, mediante ditte autorizzate al trasporto, presso specifici impianti di recupero o di smaltimento ubicati in luoghi prossimi a quelli di produzione, al fine di ridurre la movimentazione.

Sulle piste e sotto la traccia degli impianti potrà essere persa o abbandonata volontariamente da sciatori/escursionisti poco rispettosi, una modesta quantità di rifiuti che, come ormai buona pratica da anni, la società gestore degli impianti provvederà ad asportare e a smaltire in modo opportuno.

Fase di cantiere

Un possibile rischio è rappresentato dalla perdita accidentale, durante la fase di cantiere, di carburanti oli o altre sostanze in grado di inquinare il capillare sistema di acque presente in loco che potrebbero causare danni sia alla fauna sia alla vegetazione igrofila. La manutenzione ed rifornimento dei mezzi dovranno avvenire in apposite aree dove è accertata l'assenza di corsi d'acqua.

Durante le fasi di cantiere è prevista produzione di rifiuti solidi, principalmente si tratta di imballaggi del materiale d'opera o di residui di lavorazione (tubazioni, legname, porzioni di condotta ecc..).

La gestione dei rifiuti prodotti in fase di cantiere rappresenta una serie di operazioni, fra loro coordinate ed orientate al rispetto ambientale e della normativa tecnica e legislativa vigente. Nella fattispecie i rifiuti prodotti dovranno essere trasportati dal luogo di produzione all'area predisposta per il deposito temporaneo ove sarà prevista una raccolta differenziata di tutte le tipologie di rifiuti prodotti, evitando ogni forma di miscelazione, attraverso l'utilizzo di contenitori per la raccolta che assicurino un adeguato contenimento del rischio di dispersione incontrollata dei rifiuti nell'ambiente.

In caso di condizioni meteo-climatiche avverse (forte vento ed eventi di pioggia) i cumuli di materiali inerti depositati in cantiere saranno sottoposti a un continuo controllo al fine di verificarne costantemente la stabilità e l'eventuale grado di erosione.

Si avrà cura di trasportare periodicamente a valle i rifiuti prodotti. Sarà probabilmente posizionato un WC chimico provvisorio ad uso degli operai alla cui pulitura e trasporto provvederà una ditta specializzata. Eventuali altri tipi di rifiuto specifici prodotti durante le lavorazioni o le manutenzioni saranno smaltiti secondo le modalità previste dalla normativa di settore.

Il quantitativo complessivo di terre e rocce da scavo potranno essere utilizzate per reinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati.

Accanto alle suddette categorie di rifiuti, si stima la produzione di ulteriori quantitativi di residui, caratteristici dell'esercizio dei comuni cantieri edili, quali, solo per citarne alcuni: metalli, materiali a base di gesso, rifiuti di rivestimenti, adesivi, sigillanti e impermeabilizzanti, materiali filtranti, stracci e indumenti protettivi, resti di cavi elettrici o porzioni di cavidotto utilizzate per la posa dei cavi interrati; a queste frazioni più comuni si aggiungeranno anche i rifiuti organici, generati dalle attività di decespugliamento del terreno, che saranno destinati al più vicino impianto di compostaggio.

Al termine delle attività di costruzione, inoltre, l'impresa incaricata dovrà attivarsi per rimuovere ed avviare a smaltimento e/o a recupero tutti i materiali di scarto prodotti e temporaneamente accumulati in loco.

Gli oli verranno portati in quota quando necessario e immediatamente utilizzati. Non è previsto stoccaggio di prodotti lubrificanti in quota.

Fase operativa

I residui derivanti dall'entrata in esercizio delle opere previste dal progetto saranno essenzialmente ascrivibili ai rifiuti speciali derivanti dalle attività di manutenzione degli impianti, rifiuti urbani prodotti dai frequentatori il comprensorio.

Nei primi anni di attività dell'impianto gli interventi di manutenzione necessari saranno abbastanza limitati e, conseguentemente, risulterà ridotta la produzione di rifiuti; particolare attenzione dovrà essere prestata alla gestione degli oli esausti che dovranno essere affidati a ditte specializzate opportunamente autorizzate per il trasporto di tali residui e, successivamente, conferiti a centri di trattamento autorizzati.

Negli anni successivi, a causa dell'avanzato stato di usura, sarà necessario procedere alla sostituzione di parti meccaniche, in particolare costituite da guarnizioni delle pulegge, rulli di linea, ecc.

È possibile inoltre prevedere un incremento della produzione di rifiuti urbani derivante dall'attività del rifugio montano, che offrirà servizio di bar e ristoro a un maggior numero di frequentatori rispetto allo stato attuale; l'incremento di rifiuti urbani prodotti presso il rifugio, essenzialmente costituiti da imballaggi in carta e cartone, vetro, plastica e alluminio e di frazione umida, non risulterà tale da determinare effetti significativi sul servizio pubblico di raccolta differenziata.

In fase di utilizzo, come pure nell'opzione 0, sulle piste e sotto la traccia degli impianti potrà essere persa o abbandonata volontariamente da sciatori/escursionisti poco rispettosi, una modesta quantità di rifiuti che, come ormai buona pratica da anni, la società gestore degli impianti provvederà ad asportare e a smaltire in modo opportuno.

Non si prevede alcun inquinamento del suolo e delle acque a meno di versamenti del tutto accidentali non prevedibili.

4.9. EMISSIONE DI RIFIUTI IN ATMOSFERA

Opzione 0

Allo stato attuale, la produzione e diffusione di polveri presso il sito di intervento risulta del tutto non significativa. La diffusione di emissioni gassose trae origine prevalentemente dai gas di scarico riconducibili lungo le piste da sci dal transito dei mezzi necessari per la manutenzione delle stesse e per il servizio di soccorso.

Fase di cantiere

In fase di cantiere, le attività che generano impatti sulla componente atmosfera sono riconducibili alle operazioni di movimento terra, dei plinti di fondazione, formazione di rilevati, rinterri e delle sistemazioni delle reti tecnologiche annesse e dell'eventuale uso dell'elicottero per il montaggio dei pali della nuova seggiovia. Il transito di mezzi pesanti sarà possibile causa di aumento delle emissioni di gas di scarico e di polveri.

La produzione di polveri che si verificherà durante tutta la fase di cantiere, causerà uno scadimento della qualità dell'aria nella zona di intervento. Nel complesso comunque si tratta di impatti di moderata entità ed a carattere temporaneo reversibili e mitigabili in corso d'opera adottando le consuete misure di abbattimento

utilizzate nel settore edile. Tali fattori di impatto saranno circoscritti nel tempo e nello spazio in relazione all'organigramma delle attività di cantiere, in modo da poter prevedere complessivamente una limitata entità degli stessi.

Fase operativa

Durante la fase di esercizio successiva alla realizzazione dell'intervento, la produzione e diffusione di polveri ed emissioni gassose saranno sostanzialmente analoghi a quelli attuali, molto ridotti riconducibili lungo le piste da sci dal transito dei mezzi necessari per la manutenzione delle stesse e per il servizio di soccorso.

L'impatto derivante da possibili sostanze inquinanti è da reputarsi non significativo, in quanto la modestissima emissione di gas di scarico, non altererà significativamente il livello di detti gas nell'atmosfera.

4.10. PRODUZIONE DI RUMORI E VIBRAZIONI

Opzione 0

Dall'analisi delle condizioni acustiche attuali, nei periodi di non funzionamento della bidonvia e sciovvia, non risultano presenti sorgenti sonore nell'area di intervento, fatta eccezione dovuta alla fruizione turistica sia invernale che estiva del comprensorio. Nel periodo invernale, il fattore d'impatto rumore è sostanzialmente ascrivibile ai dispositivi elettrici della stazione motrice dell'impianto scioviario e della bidonvia. Inoltre, lungo le piste da sci le emissioni sonore derivano dal transito dei mezzi necessari (battipista e motoslitte) per la manutenzione delle stesse e per il servizio di soccorso, ai cannoni sparaneve.

Fase di cantiere

Durante tutta la durata del cantiere, il rumore sarà provocato dai mezzi di trasporto di materiale lungo le vie di accesso al cantiere e dall'impiego di macchine ed altre attrezzature all'interno del cantiere, impiegati durante le operazioni di movimento terra (livellamenti, scavi e reinterri) ed in quelle di demolizione delle strutture in cemento armato. In generale, le macchine operatrici impiegate per gli interventi di movimento terra hanno emissioni sonore contenute, con valori massimi a piena potenza di 85 db e valori medi compresi tra i 75 e gli 80 db. Per quanto attiene alle vibrazioni, esse saranno dovute principalmente all'utilizzo dei mezzi impiegati nelle operazioni di scavo e per la posa delle fondazioni.

Un potenziamento di queste fonti di disturbo potrebbe determinare l'allontanamento della fauna selvatica e la perdita di idoneità per la riproduzione non solo nelle aree direttamente coinvolte, ma anche nelle zone limitrofe.

La dispersione degli animali si produce, generalmente, nella prima fase di produzione del disturbo e, in mancanza di ulteriori perturbazioni, è possibile un graduale ritorno.

Gran parte della fauna selvatica è generalmente sensibile a variazioni improvvise delle condizioni locali piuttosto che ad un disturbo con caratteristiche di continuità. Per tale motivo, è ragionevole pensare che gli animali possano assuefarsi all'aumento del rumore. Difficile, comunque, stimare l'effettivo impatto e prevedere con precisione se e in che entità si realizzi l'effetto di allontanamento.

La valutazione dell'impatto risulta pertanto legata alla realizzazione dell'opera e parzialmente mitigabile.

Fase operativa

Durante la fase di esercizio il fattore d'impatto rumore è sostanzialmente ascrivibile al motore di azionamento elettrico della stazione motrice. Il gruppo argano risulta collocato in un ambiente confinato, con rivestimento in lamiera verniciata del tipo a protezione integrale, che garantisce una silenziosità di esercizio.

Le specie boschive sono quelle più direttamente coinvolte nel disturbo. In questo caso la presenza di una buona estensione di zone boscate nel comprensorio del Catria assicura una certa superficie di habitat in cui le specie potrebbero rifugiarsi.

Le ripercussioni nei confronti di altre specie faunistiche appare limitato. Le specie rupicole attualmente presenti sono legate alle balze rocciose, mostrando come siano adattabili anche a situazioni antropizzate.

4.11. PRODUZIONE DI CAMPI ELETTROMAGNETICI

Non previsto.

4.12. IMPIANTI LUMINOSI

Per quanto riguarda i possibili impatti sulla fauna dovuta all'illuminazione delle piste, considerando le poche ore di utilizzo e il periodo stagionale, si ritiene che l'impatto generato possa essere di solo disturbo alle sole specie non migratorie. Inoltre, considerando che il fascio luminoso sarà orientato dall'alto verso il basso esclusivamente verso la superficie occupata dalla pista di discesa, difficilmente i fasci luminosi interferiranno con l'ambiente circostante.

Si evidenzia che una schermatura naturale viene svolta dal bosco circostante in quanto i pali sui cui verranno montati i fari hanno un'altezza inferiore al bosco.

4.13. REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE LINEARI

Opzione 0

Il fattore di impatto si riferisce alla modifica delle condizioni originarie del paesaggio, alla presenza di elementi estranei alla compagine paesaggistica dominante e caratterizzante l'ambito di intervento, al permanere di oggetti, forme e funzioni che causano, innescano o alimentano processi di degrado, nel territorio in oggetto o nel più ampio contesto di relazione paesaggistica.

Allo stato attuale l'osservazione delle morfologie del sistema paesaggistico evidenzia la presenza di elementi che sia alla scala locale, sia alla scala di versante si differenziano rispetto alle forme naturali preesistenti. La connotazione turistica dell'area ha influito su questa porzione di territorio introducendo l'insieme delle strutture che compongono la dotazione impiantistica dell'area. Lo stato delle modifiche delle morfologie del sistema paesaggistico, in quanto fattore di impatto, risulta tale quando gli esiti delle modifiche indotte producono effetti sulle componenti, tali da degradare la consistenza delle stesse e la loro qualità.

Fase di cantiere

Durante la fase di cantiere il fattore di impatto si configura come una modifica sensibile, benché temporanea dei caratteri paesaggistici, che, in termini generali, rispetto alla sensibilità del contesto di intervento e rispetto alla attenzione prestata in fase di organizzazione delle operazioni di cantiere, possono sfociare in processi di significativa rilevanza.

Il fattore d'impatto si riferisce all'occupazione fisica delle superfici connessa alla realizzazione delle opere previste in progetto, in grado potenzialmente di produrre effetti di impatto quali la sottrazione di spazio utile alla colonizzazione della copertura vegetativa, la perdita del grado di naturalità dell'ambiente, l'alterazione delle caratteristiche strutturali e funzionali dell'ecosistema ed i processi di frammentazione territoriale generati, la riduzione di habitat e risorse trofiche per alcune specie animali, nonché la sottrazione di suolo agli usi attuali.

La realizzazione della nuova seggiovia "Travenco – M.Acuto" comporterà l'alterazione di una fascia boscata di 7.300 m². Durante l'esecuzione dei lavori, infatti, è previsto il taglio della vegetazione arborea presente atta alla formazione della linea in progetto della seggiovia "Tavenco-M.Acuto", oltre al taglio necessario per l'adeguamento delle piste per la messa in sicurezza per una superficie di 26.733 m² di habitat naturale.

La perdita di superficie, in rapporto all'estensione totale dell'habitat nel sito (1420,52 e 1451,10 ettari rispettivamente nei formulari del SIC e della ZPS), rappresenta meno del 0,5% della superficie complessiva.

Risultando però tutta la zona già occupata da opere simili non si ritiene che il nuovo elemento, una volta realizzato, possa essere distinto dagli elementi della medesima tipologia se non da chi ha ottima conoscenza della visuale nella zona. La sottrazione di habitat che si verifica non va pertanto a incidere in maniera

significativa sugli obiettivi di conservazione del sito, anche in considerazione della buona estensione di zone boscate nei limitrofi comprensori di M. Catria e M. Acuto.

La vegetazione erbacea ed il terreno vegetale sottostante, ove sono previste movimentazioni di terreno, andranno in genere completamente asportati e accantonati, stante il loro prezioso e insostituibile contributo al fine del ripristino. L'impatto che ne deriverà sarà temporaneo ma non limitato alla fase di cantiere dato che le specie spontanee tipiche possono impiegare molti anni per ricolonizzare un'area come quella in esame. La vegetazione erbacea presente sarà sempre e comunque ripristinata nel modo migliore possibile.

Durante la realizzazione dei lavori la messa a nudo del terreno comporterà, per un breve periodo, fino a quando la vegetazione non sarà ripristinata, un impatto di carattere transitorio dovuto sia al contrasto di colore tra il terreno nudo ed il verde delle aree circostanti sia alla presenza del cantiere su dette aree. A lavori terminati, una volta che si è riformato il cotico erboso possiamo analizzare come le diverse opere proposte influiranno sugli aspetti sopraelencati.

Vi è infine da considerare il sollevamento di polveri causato dai mezzi impiegati nelle lavorazioni, che potrà in alcuni periodi particolarmente asciutti, essere di una certa rilevanza, tale da causare la temporanea riduzione della capacità fotosintetica e traspirativa e di crescita della vegetazione presente lungo le vie di transito. Tale impatto data la sua rapidissima reversibilità (basta una pioggia), la sua modesta durata, e dato che non apporta alcun danno permanente alla vegetazione interessata è da considerarsi trascurabile.

Per quanto riguarda i possibili impatti sulla fauna sono stati presi in considerazione tre aspetti essenziali:

- impatto dovuto alla sottrazione di habitat (siti di ricovero, protezione e di alimentazione). Più che sottrazione di habitat pare corretto parlare di alterazione dell'habitat che solo per alcune specie può diventare una sottrazione reale. Difatti un'opera di questo tipo nella maggioranza dei casi non va a favore o a sfavore della totalità delle specie. Per le opere proposte possiamo affermare che alcune specie come ad esempio gli ungulati potranno, soprattutto durante la primavera e l'autunno, trarre vantaggio dall'apertura di una tagliata della volta arborea con l'affermazione di specie pabulari gradite e quindi l'ampliamento della zona in cui si possono alimentare. La creazione di aree di ecotono tra il bosco e la pista a volte li favorisce addirittura (capriolo). Per altre specie come ad esempio la volpe, la lepre e alcune specie di uccelli, si può dire che l'intervento non costituisce sottrazione di habitat. Per quanto riguarda la restante avifauna, gli anfibi, i rettili e i mammiferi, la sottrazione di habitat dovuta agli interventi è da ritenersi non significativa rapportata all'ampiezza del territorio circostante e tale da non pregiudicare il loro ciclo biologico. Tuttavia potrà costringere alcune specie ad allontanarsi durante i lavori per ricercare una area a loro favorevole.

Sulla base di queste considerazioni si ritiene come la sottrazione di habitat possa essere definita non significativa;

- impatto dovuto al rumore per la realizzazione delle opere di progetto. L'emissione sonora durante la fase di cantiere si propagherà per alcune centinaia di metri in tutte le direzioni, in modo differente a seconda della morfologia del territorio e della copertura vegetale soprattutto durante le lavorazioni più rumorose. La fauna risulta essere particolarmente sensibile al rumore, con differenze tra le diverse specie, soprattutto durante il periodo degli accoppiamenti che, insieme alle nascite, costituiscono i momenti più delicati per il successo riproduttivo della specie. Saranno pertanto da limitare le attività che possono interferire negativamente in tal senso. Le specie animali che gravitano nell'area offrono una eterogeneità per quanto riguarda riproduzione e nascite che non permette di tutelarle tutte; si cercherà pertanto di tutelare particolarmente quelle specie per le quali esiste maggior pericolo di disturbo.

L'impatto del rumore per la realizzazione del progetto nel suo complesso, tenuto conto che si tratta di un impatto transitorio nei confronti della fauna, si ritiene non significativo;

- impatto dovuto all'incremento antropico. Un ulteriore disturbo che può arrecare il progetto una volta ultimato è quello normalmente dato dall'aumento di frequentazione antropica del sito. Vi è d'altro canto da dire che la maggior parte delle specie nella stagione invernale e in quelle aree è pressoché assente per motivi di migrazione temporanea nelle più tranquille zone di svernamento;

- impatto sugli animali presenti ove sono previsti movimenti terra. Per queste specie è inevitabile la perdita di alcuni individui durante le fasi lavorative, tale perdita anche vista su scala strettamente locale, non appare significativa data la numerosa popolazione presente e l'elevata capacità riproduttiva delle specie.

I principali aspetti individuati per valutare, nel modo più oggettivo possibile, gli interventi del tipo proposto sono i seguenti:

- creazione di nuovi corridoi nei versanti boscati, con impatto visivo per chi si pone sui versanti opposti a quelli in cui vengono eseguite le opere, o negli abituali punti di osservazione;
- infrastrutturazione del versante e modifica della sky line;
- perdita formazioni naturali di pregio paesistico;
- inserimento di elementi non caratteristici;
- uso di colori non mimetici.

Possiamo, in questo caso, distinguere un possibile impatto transitorio sulla qualità paesaggistica durante la realizzazione dei lavori ed uno permanente sia durante la realizzazione delle opere che al termine delle stesse (per tutta la vita tecnica delle opere).

Seggiovia

La cantierizzazione per la costruzione dell'opera in progetto sarà organizzata con mezzi operanti sul terreno e con l'elicottero. Il trasporto aereo sarà utilizzato in minima parte per il trasferimento del calcestruzzo per l'effettuazione dei getti per le fondazioni dei sostegni di linea e per il montaggio delle strutture meccaniche di linea, essenzialmente dalla stazione di valle al sostegno n. 4, tratto di linea maggiormente pendente.

A fronte del minimo impiego di trasporto aereo il getto del calcestruzzo dei plinti restanti verrà svolto con autobotte (viste le pendenze limitate della linea) e il montaggio verrà svolto con autogru.

Sul territorio saranno previste apposite aree da adibirsi all'installazione del cantiere che comprenderanno anche zone predisposte per il carico/scarico dell'elicottero. Le aree di cantiere saranno opportunamente recintate.

Presso la stazione di monte saranno attrezzati locali temporanei per: uffici di cantiere, depositi, locali di ricovero per pronto soccorso, WC.

Skilift

La cantierizzazione per la costruzione dell'opera in progetto sarà organizzata con mezzi operanti esclusivamente sul terreno. Le aree di cantiere saranno opportunamente recintate.

Il getto del calcestruzzo dei plinti verrà svolto con autobotte (viste le pendenze limitate della linea) e il montaggio verrà svolto con autogru.

Fase operativa

Tutte le opere in progetto ricadono su un versante già infrastrutturato e dotato di piste ed impianti tecnologici.

Il fattore di impatto durante la fase operativa si manifesta in relazione alla introduzione di forme, elementi, processi che per proporzioni, cromatismi o funzioni si rivelano a vari livelli di compatibilità con le morfologie ed i processi dominanti nell'area di intervento e con il suo contesto di relazione. Il grado di compatibilità può essere successivamente stimato confrontando la consistenza del fattore di impatto in relazione alla sensibilità dei recettori.

Nello specifico il progetto prevede l'introduzione, in forma sostitutiva rispetto alle strutture attualmente esistenti, di nuovi elementi di sostegno, di nuovi dispositivi per il trasporto delle persone e nuove strutture meccaniche per la movimentazione delle linee di risalita.

La realizzazione delle opere non prevede l'inserimento di elementi estranei al paesaggio in quanto le opere ricadono all'interno di aree utilizzate ormai da decenni a scopo sciistico, e rispettano le tipologie attualmente in uso ormai in tutte le località sciistiche, che stanno via via sostituendo quelle obsolete. Anche i materiali utilizzati, sia per la parte strettamente impiantistica che per quella edile, sono di maggior durevolezza.

Pertanto, non si prevede riduzione degli elementi naturali e seminaturali del paesaggio e non si prevede perdita di habitat di specie vegetali con conseguente ripercussione su rarità floristiche nazionali, regionali e comunitarie.

4.14. REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE VERTICALI O AREE, FISSE O IN MOVIMENTO

La costruzione della nuova seggiovia "Travenco – M.Acuto" prevede l'installazione di n. 16 piloni.

Il progetto prevede l'esecuzione di una linea aerea di palo in palo sospesa ad una fune di acciaio di piccolo diametro (10-12 mm) debitamente ancorata tra le stazioni terminali e appoggiata sopra le traverse dei sostegni della seggiovia, finalizzata alle linee di sicurezza e di servizio (stazione di rinvio a monte), alimentata a 24 V da apposite batterie site presso la stazione motrice.

Tale linea aerea sarà debitamente segnalata con fettuccia bianca e rossa per renderla chiaramente visibile all'avifauna in transito nei pressi della linea.

Tale soluzione consentirà di non aprire alcuno scavo in linea per realizzare cavidotti interrati (gli scavi in linea saranno esclusivamente finalizzati alla realizzazione dei plinti di fondazione dei sostegni), la finalità di non realizzare cavidotti interrati sarà perseguita anche alimentando la seggiovia tramite un gruppo elettrogeno opportunamente dimensionato situato nei pressi della stazione motrice a valle.

Non sarà così necessaria la realizzazione di cavidotti/cabina di trasformazione per la corrente elettrica proveniente da rete Enel.

Nel riposizionamento dello skilift la linea sarà costituita da n° 2 sostegni di linea a fusto centrale, inclinati trasversalmente rispetto alla pista di risalita, a sezione quadra costante (riutilizzati opportunamente dalla preesistente sciovia "Delle Cotaline"), opportunamente ancorati a plinti di fondazione in calcestruzzo armato di nuova realizzazione gettati in opera.

Il progetto prevede l'esecuzione di una linea aerea di palo in palo sospesa ad una fune di acciaio di piccolo diametro (10-12 mm) debitamente ancorata tra le stazioni terminali, e appoggiata sopra le traverse dei sostegni della sciovia, finalizzata alle linee di sicurezza e di servizio (stazione di rinvio a monte), alimentata a 24 V da apposite batterie site presso la stazione motrice.

Tale linea aerea sarà debitamente segnalata con fettuccia bianca e rossa per renderla chiaramente visibile all'avifauna in transito nei pressi della linea.

Tale soluzione consentirà di non aprire alcuno scavo in linea per realizzare cavidotti interrati (gli scavi in linea saranno esclusivamente finalizzati alla realizzazione dei plinti di fondazione dei sostegni).

4.15. IMMISSIONE FAUNISTICHE

Non previsto.

4.16. IMMISSIONE SI SPECIE VEGETALI

Non previsto.

5. MITIGAZIONE

L'inserimento di un'opera in ambiente naturale è sempre accompagnata da impatti più o meno "pesanti", che possono però essere "mitigati" mettendo in atto opere o accorgimenti atti a limitare alcune tipologie di danno.

Al fine di contenere le possibili ripercussioni ambientali conseguenti alla realizzazione delle opere in progetto si prevede la realizzazione di misure di mitigazione e recupero ambientale tendenti a favorire l'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico locale. Poiché tali misure, previste nelle prossimità delle zone in cui sono ubicate le opere impiantistiche, si basano soprattutto su interventi di sistemazione a verde, essi esercitano i loro effetti anche nella direzione di contribuire ad un bilancio eco-sistemico positivo degli interventi.

Le misure di mitigazione riportate qui di seguito hanno lo scopo di evitare o ridurre gli impatti sulle componenti ambientali. Sono il risultato delle osservazioni e delle analisi formulate dallo studio e dovrebbero concorrere alla formulazione di eventuali prescrizioni o indicazioni al fine di migliorare la qualità degli interventi dal punto di vista della funzionalità degli ecosistemi.

Per valutare la significatività dei potenziali impatti, vanno effettuate alcune considerazioni.

Possono considerarsi conseguenze *significative* le azioni che sono *"in grado di provocare una marcata riduzione della capacità del sito di assicurare la sopravvivenza delle specie per le quali esso è stato designato"* (Commissione Europea 2008). Pertanto risulta essenziale *"comprendere per quali motivi il sito è considerato importante ai fini della conservazione della natura ed è incluso nella rete Natura 2000; ciò serve per stabilire gli obiettivi di conservazione del sito"* (Commissione Europea 2008).

"È chiaro, dal contesto e dalla finalità della direttiva che «l'integrità di un sito» si riferisce agli obiettivi di conservazione del sito. L'«integrità del sito» è stata opportunamente definita come la coerenza della struttura e delle funzioni ecologiche del sito in tutta la sua superficie o di habitat, complessi di habitat e/o popolazioni di specie per i quali il sito è stato o sarà classificato. Si può dire che un sito ha un grado elevato di integrità quando il potenziale intrinseco di soddisfare obiettivi di conservazione del sito è realizzato, la capacità di autoriparazione ed autorinnovamento in condizioni dinamiche è mantenuta e il supporto di gestione esterna necessaria è minimo. L'integrità di un sito comprende le sue funzioni ecologiche. La decisione se esso sia influenzato in modo negativo o meno deve concentrarsi sugli obiettivi di conservazione del sito e limitarsi ad essi (Commissione Europea 2000).

Da considerare, inoltre, *"la capacità dell'ambiente di resistere al cambiamento; le possibilità di mitigazione, sostenibilità e reversibilità"* (Commissione Europea 2001).

L'Unione Europea rimarca che *"Le misure di mitigazione sono definite come misure intese a ridurre al minimo o addirittura a sopprimere l'impatto negativo di un piano o progetto durante o dopo la sua realizzazione. I proponenti di piani e progetti sono spesso incoraggiati a includere fin dall'inizio le misure di mitigazione nelle loro proposte. [...] È importante osservare che la fase di screening dovrebbe essere effettuata senza tenere conto delle misure di mitigazione che sono state incorporate nel progetto o piano al fine di azzerare o ridurre l'impatto dello stesso su un sito Natura 2000"* (Commissione Europea 2001).

Nel presente caso, le misure mitigative individuate, costituiscono parte integrante del progetto.

Per quanto riguarda la mitigazione di effetti indotti dalla realizzazione dell'opera, il proponente ha attentamente valutato, a livello progettuale, il miglioramento di vari aspetti già trattati nei paragrafi precedenti. In particolare per quanto riguarda la collocazione ha dedicato la dovuta attenzione agli aspetti paesaggistici, ecologici e idrogeologici dell'area salvaguardando gli elementi di pregio presenti nell'area. Ciò premesso, si ritiene che la situazione più critica sia la fase di cantiere, durante la quale dovrà essere profuso impegno nel ridurre al minimo indispensabile il disturbo alla fauna e a minimizzare le alterazioni a carico del cotico erboso.

Risulta essenziale pertanto che gli interventi di mitigazione inizino in corrispondenza delle fasi di cantiere, poiché gran parte delle possibilità di riuscita delle operazioni di recupero ambientale dipendono dalle modalità di esecuzione dei lavori.

In generale, al fine di ridurre gli impatti è opportuno che in fase di cantiere si ponga particolare attenzione ai seguenti aspetti:

- individuazione del periodo di esecuzione delle opere che non risulti di disturbo alla fauna autoctona nei periodi riproduttivi (da evitare fine primavera inizio estate);
- limitare il disturbo alla fauna nelle ore tardo pomeridiane e serali;
- limitare la dispersione delle polveri nell'ambiente mantenendo umide le piste di trasferimento con eventuale periodica aspersione di acqua con autobotte;
- porre particolare attenzione al massimo recupero di tutti i materiali in loco e alla loro conservazione destinata al riutilizzo: orizzonti organici del suolo, zolle/piote erbose, materiale terroso e pietroso;
- non utilizzare aree naturali al di fuori delle aree di intervento previste in progetto per depositi temporanei di materiali o manovre dei mezzi;
- porre in atto scrupolosamente tutti gli accorgimenti previsti in progetto per evitare lo scoscendimento di materiali di scavo verso valle.

5.1. DESCRIZIONE DELLE MITIGAZIONI

In questo capitolo sono esposte le principali misure di mitigazione e compensazione degli impatti potenziali esposti precedentemente.

I principali impatti potenziali identificati riguardano, dunque, la sottrazione, temporanea in fase di cantiere o definitiva ad opere realizzate, di cenosi erbacee e lembi boscati.

Le principali misure di mitigazione riguardano:

- L'ottimizzazione dei progetti al fine di minimizzare l'impatto;
- La rimozione preventiva e la conservazione della fertilità, ove fattibile date le condizioni d'intervento, della fertilità della risorsa pedologica in vista del successivo riutilizzo;
- La compensazione delle sottrazioni di naturalità mediante impianti a verde.

5.1.1. Nuova seggiovia "Travenco – M.Acuto" – skilift "Acuto"

Le principali misure di mitigazione degli impatti consisteranno:

- nella determinazione di un cronoprogramma delle lavorazioni tale da minimizzare il disturbo nei confronti delle specie animali che frequentano le aree, con particolare attenzione ai periodi riproduttivi delle medesime;
- nel minimizzare le aree di occupazione temporanea e definitiva;
- nella 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.
- ripristino tempestivo della copertura vegetale interferita.

5.1.2. Interventi per la messa in sicurezza ed adeguamento piste

La principale misura di mitigazione degli impatti consisterà nella ricostituzione della copertura erbosa interferita in fase di cantiere.

Gli obiettivi fondamentali dell'intervento consisteranno:

- nella costituzione di una soddisfacente e duratura copertura del suolo;
- nella proposizione di una consociazione erbacea coerente con l'ambito d'intervento circostante, sia per quanto riguarda la composizione specifica che le caratteristiche cromatiche.

E' fondamentale che le procedure di lavoro seguano passo a passo le indicazioni previste affinché si abbassino gli impatti negativi e al contempo aumentino le capacità di integrazione dell'intervento col contesto. Le procedure da adottare durante i lavori saranno:

- procedere con brevi tratte partendo dal basso con gli scavi (tratte di 15-20m);
- asportare a mano e/o a macchina il cotico erboso e stoccarlo in modo idoneo per riutilizzarlo in tempi concentrati (1 settimana);
- realizzare le opere di contenimento terra a valle in modo da evitare che il materiale di scavo rotoli verso valle;
- il materiale di scavo viene direttamente depositato presso l'area di riporto per la realizzazione dell'opera di allargamento della pista;
- realizzazione dell'opera di valle con tecniche di ing. naturalistica e sulla scarpata di monte a ricucire il taglio con riporto di terra proveniente dagli scavi e aggiunta di compost o terriccio di circa 5 cm di spessore. Verranno immediatamente messe a dimora le piote erbose già accatastate e/o provenienti dalla tratta successiva;
- successivamente verrà realizzata una semina tipo nero-verde con miscuglio di specie erbacee d'alta quota su coltre di paglia utilizzando specie in coerenza fitosociologia con l'attuale vegetazione contestuale;
- per ridurre gli impatti negativi e la vista del piano di calpestio della pista da visuali frontali più alte in quota, verrà data una contropendenza interna alla pista stessa.

Si prevede di interessare una superficie in proiezione pari a circa 32.853 m².

L'ampliamento delle piste per la messa in sicurezza comporterà, come detto, l'interferenza con le formazioni boschive. Nel contesto d'intervento le aree boscate tendono naturalmente a riconquistare spazio a seguito dell'abbandono dei pascoli. Questo non rende necessaria l'effettuazione di interventi di rimboschimento compensativo.

L'impatto sulle formazioni boscate, pertanto, verrà valutato economicamente in accordo con la legislazione vigente, provvedendo al pagamento degli oneri compensativi finalizzati a interventi di natura forestale e ambientale.

5.1.3. Innevamento programmato

L'intervento verrà eseguito simultaneamente agli interventi atti alla messa in sicurezza delle piste in quanto si sfrutteranno i movimenti terra previsti in quest'ultimo intervento per la posa in opera delle linee dell'innervamento programmato.

Tutte le aree interessate dai movimenti di terra saranno ripristinate con riporto del materiale di scotico preventivamente accantonato a lato e tempestivamente inerbite, operando per tratte ridotte in estensione in modo da non mantenere gli scavi aperti per lunghi periodi.

In mancanza o carenza di materiale di scotico, si rispetteranno le condizioni al contorno intervenendo con apporto esterno di materiale fertile e inerbimento nel caso in cui l'intorno sia costituito da superfici erbose, o qualora le superfici siano costituite solamente da detriti, si ritomberà semplicemente l'area interessata dai lavori con idonea compattazione, ricostituendo il profilo con le caratteristiche originarie. Diversamente in fase di esercizio, si specifica che i generatori di neve posti a 4 m di altezza su torretta metallica a basso profilo saranno ancorati ai plinti durante la stagione invernale. A stagione ultimata, sia i generatori che torrette saranno tolti e portati a deposito.

6. COMPENSAZIONI

Le misure compensative costituiscono misure specifiche miranti a controbilanciare l'impatto negativo di un progetto ed a fornire una compensazione che corrisponde esattamente agli effetti negativi sull'habitat di cui si tratta, pur costituendo "l'ultima risorsa". Esse sono usate soltanto quando altre forme di salvaguardia non sono efficaci. Nel caso in esame, data la natura dei luoghi, la quota altimetrica e la presenza estesa di aree pascolive non risulta opportuno provvedere al rimboschimento compensativo secondo quanto previsto dalla Legge Forestale Regionale n.6/2005, art. 12 che stabilisce che la riduzione di superficie boscata è soggetta a misure di compensazione ambientale, consistenti in rimboschimenti compensativi su terre nudi, di accertata disponibilità, da realizzarsi con specie autoctone, sulla base di uno specifico progetto esecutivo e per una superficie calcolata secondo quanto disposto dall'articolo 6, comma 4 e dall'allegato A della L.R. n. 71/1997. Pertanto, tenuto conto la quota dell'onore di rimboschimento, quest'ultima sarà monetizzata con un versamento del richiedente su apposito capitolo del bilancio provinciale, ove confluirà in un fondo provinciale destinato alla realizzazione di rimboschimenti, miglioramenti boschivi, opere di sistemazione idraulico-forestale e di prevenzione e lotta agli incendi nonché all'acquisizione e demanializzazione di superfici boscate.

Negli obiettivi intrinseci al progetto c'è l'intenzione di riqualificare alcune porzioni di territorio anche limitrofe al sito e di valorizzare e recuperare aree compromesse presenti in un contesto territoriale più ampio di quello strettamente interessato dall'opera.

7. CONCLUSIONI

Il progetto di "intervento di potenziamento e messa in sicurezza del comprensorio sciistico del Monte Catria servito dalla cabinovia OM 06" determina un modesto impatto su habitat di importanza comunitaria e di altro habitat naturale.

Le verifiche di compatibilità rispetto agli strumenti programmatici ha evidenziato come il problema sostanziale sia non tanto l'attuazione dell'intervento di progetto che non attuare alcun intervento, quanto la scelta del mantenimento in vita del comprensorio sciistico di Monte Catria.

In altre parole le varie opzioni, ed in particolar modo il progetto in esame, non modificano sostanzialmente i piani urbanistici in vigore (sia in relazione alla loro estensione, sia alla loro tipologia).

Problemi si verificano unicamente con l'aspetto paesaggistico in quanto gli interventi, modificando in senso artificiale e avulso dal contesto culturale il paesaggio, determinano situazioni più o meno discrepanti con l'intento programmatico di tutela e di mantenimento dello *status quo*. Questo in considerazione della giacitura degli interventi stessi, all'interno di territori pregiati.

Gli interventi in progetto, pur investendo un territorio molto interessante e pregiato dal punto di vista paesaggistico-ambientale, risultano accettabili vista la conformazione del pendio e la localizzazione dell'area in esame.

Naturalmente tutto l'insieme di queste opere andranno a modificare il paesaggio, attualmente già antropizzato in piccola parte, inserendosi in un contesto che pur facilitandone l'assorbimento degli impatti non ne rimane esente.

Mitigazioni saranno messe in atto utilizzando tecniche adeguate e soprattutto con un'attenta realizzazione delle opere in fase esecutiva (movimenti terra ridotti per quanto possibile, attenzione al contesto locale, ricucitura dei bordi, ecc.); stessa importanza riveste la successiva gestione, in particolare durante il periodo vegetativo.

L'Alternativa 0, ovvero il mantenimento dello stato di fatto, è l'opzione più compatibile con il paesaggio in quanto non ne produce alterazioni. D'altro canto, il fatto di non realizzare interventi porterà, in futuro, ad una decadenza della stazione sciistica fino alla sua dismissione e quindi un completo recupero naturalistico del Monte Catria a fronte, naturalmente, di forti ripercussioni di carattere socio-economico.

Complessivamente la soluzione prevista non comporta aggravio dell'impatto sull'ambiente in quanto si tratta di operare in un ambito già antropizzato (le piste da sci di discesa risultano essere già realizzate a suo tempo), che non subisce modifiche sostanziali.

La seggiovia in progetto serve alcune importanti piste da sci già presenti sul comprensorio del Monte Catria, denominate "Gorghe", "Belvedere", "Travarco" e "Cotaline" (di lunghezza complessiva circa 6 km), attualmente non ripetibili/utilizzabili a causa dell'assenza di un impianto di risalita al servizio delle stesse che parta da una quota già ragionevolmente alta, in quanto alle quote inferiori nelle ultime stagioni sciistiche l'innevamento è risultato sempre più scarso.

Il pregio sciistico dell'impianto deriva soprattutto dall'esposizione delle piste servite, in pieno sole, e dalla pendenza ridotta, caratteristiche che ne fanno un impianto molto apprezzato e frequentato da principianti e scuole di sci.

Per queste ragioni può considerarsi un elemento importante dell'offerta complessiva del comprensorio e pertanto non è ipotizzabile prevederne la non realizzazione.

Si consideri inoltre il notevole valore aggiunto anche all'offerta estiva del comprensorio Monte Catria con la possibilità di trasportare pedoni ed escursionisti, nonché di praticare il downhill con le apposite biciclette mountain-bike, impiegando e valorizzando i percorsi esistenti.

Per il nuovo impianto si è scelto di limitare la portata a 1.800 pp/h a fronte di una possibile portata massima di 2400 pp/h.

Presumibilmente la velocità di esercizio verrà tenuta al di sotto di quella massima consentita dalla Normativa vigente (2.5 m/sec) e limitata a 2.2 m/sec per un maggior comfort dei passeggeri costituiti principalmente da famiglie e sciatori principianti. In definitiva il nuovo impianto non comporterà un aumento del carico di utenza, quanto un maggior comfort e una maggiore facilità di utilizzo: un adulto potrà accompagnare sino a tre bambini e l'imbarco sarà facilitato dalla presenza del tappeto.

Inoltre si può ipotizzare che, a fronte di un miglioramento dell'offerta sciistica, vi sia una migliore distribuzione dell'utenza dei principianti sul comprensorio, contribuendo così a decongestionare altri impianti quali la linea delle Cotaline.

Alcune rilevanti misure per la mitigazione dell'impatto ambientale dell'intervento risultano essere:

- L'apertura in linea esclusivamente degli scavi atti alla realizzazione dei plinti di fondazione dei sostegni di linea, realizzando la linea aerea di sicurezza e di servizio per la stazione di monte sospesa ad una fune di acciaio di piccolo diametro (10-12 mm) , debitamente ancorata alle stazioni terminali ed appoggiata sulle traverse dei sostegni di linea; tale linea aerea sarà debitamente segnalata con fettuccia bianca e rossa per segnalarne la presenza al passaggio dell'avifauna;
- La seggiovia sarà alimentata da un gruppo elettrogeno debitamente dimensionato al fine di non realizzare cavidotti / cabine di trasformazione per la corrente elettrica da rete ENEL;
- Il minimale utilizzo del trasporto aereo durante la costruzione della seggiovia (per il getto del calcestruzzo dei plinti di fondazione e il montaggio dei fusti e delle rulliere dei sostegni di linea) in quanto la quasi totalità della linea è praticabile con autogru / autobetoniera.

Si evidenzia in conclusione inoltre che verranno adottate tutte le misure di mitigazione e prevenzione che abitualmente si adottano in ambiente montano: corretta profilatura del terreno, approntamento di linee di deflusso delle acque superficiali, accantonamento dell'humus e successiva stesura, semina

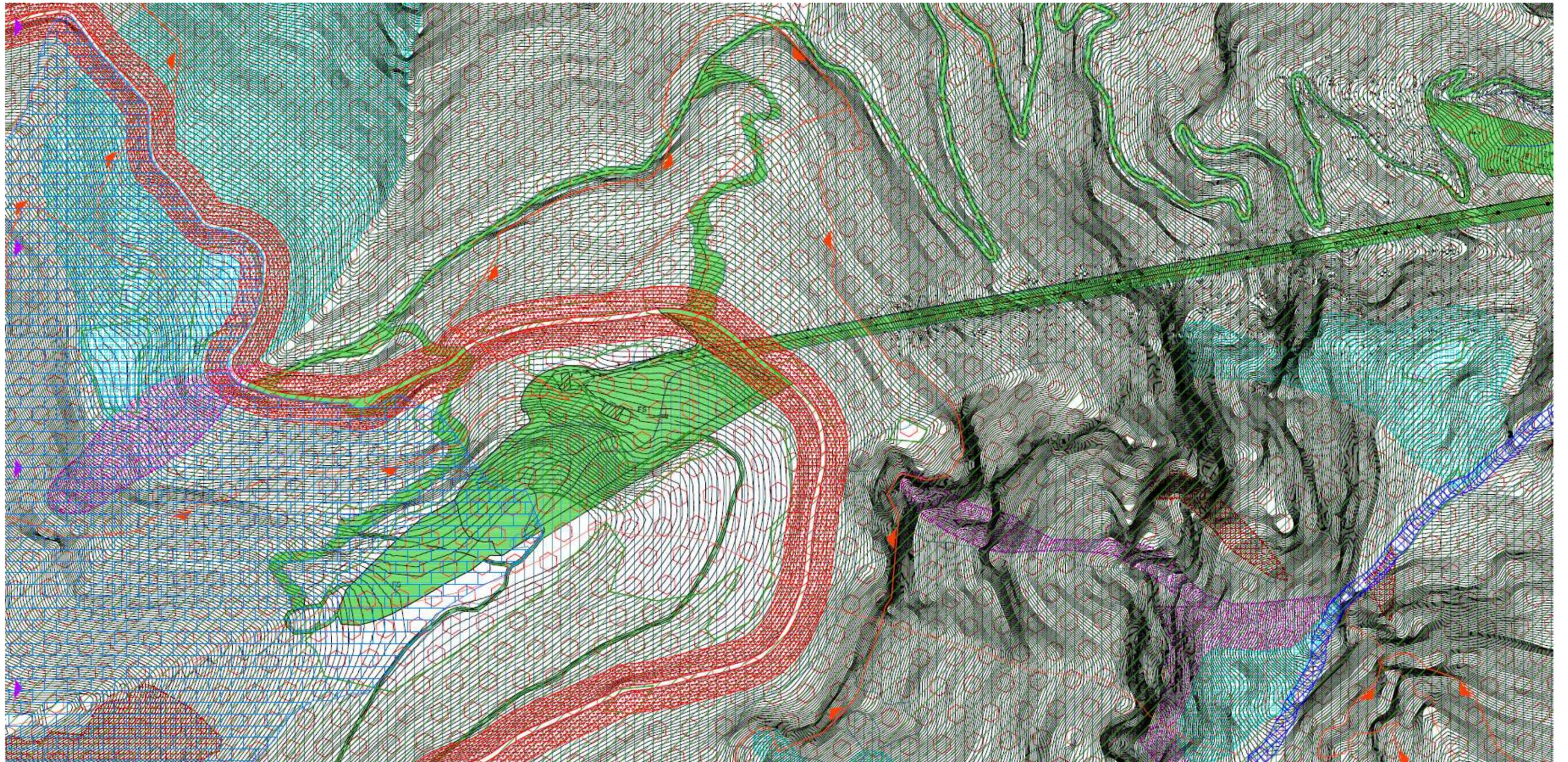
In conclusione si ritiene che le azioni progettuali non possano, comunque, determinare conseguenze significative nel senso di "provocare una marcata riduzione della capacità del sito di assicurare la sopravvivenza delle specie per le quali esso è stato designato" (Commissione Europea 2008).

Le aree SIC e ZPS, complessi di habitat e/o popolazioni di specie, al termine dei lavori, potranno mantenere la coerenza della struttura e delle funzioni ecologiche, anche in considerazione delle opere di ripristino.

Quindi, considerando tutti i possibili impatti, si ritiene che l'impatto dovuto alla realizzazione dell'intero progetto, visti anche gli elementi di mitigazione proposti, non risulterà significativo.

ALLEGATI

PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE IN ADEGUAMENTO AL PIANO PAESISTICO AMBIENTALE REGIONALE DELLE MARCHE



LEGENDA

DESTINAZIONI DI ZONA

	LMITE DI ZONA SOGGETTA O DA ASSOGGETTARE A S.U.A.	E	ZONA AGRICOLA
A	ZONA D'INTERESSE STORICO, ARTISTICO E AMBIENTALE	F	ZONA PER ATTREZZATURE D'INTERESSE GENERALE
B	ZONA RESIDENZIALE DI COMPLEMENTAMENTO	FCv	ATTREZZATURE CIVICHE E CULTURALI
BB	CSA ASSOGGETTATE A S.U.A.	FR	ATTREZZATURE RELIGIOSE
B1	CONSERVAZIONE VOLUMETRICA	FCm	ATTREZZATURE DIMENSIONALI
B2	A BASSA DENSITA'	F	ATTREZZATURE PER COSTRUZIONE
B3	A MEDIA DENSITA'	FT	ATTREZZATURE TECNOLOGICHE
C	ZONA RESIDENZIALE DI NUOVO IMPIANTO	FS	ATTREZZATURE SPORTIVE
C1	A MINORE DENSITA'	FV	VERDE PUBBLICO
C2	A MAGGIORE DENSITA'	G	
D	ZONA PER IMPIANTO PRODUTTIVI	G1	PARCHO NATURALE REGIONALE
D0	PER ARTISANATO E PICCOLA INDUSTRIA (CSA ASSOGGETTATE A S.U.A.)	G2	PARCHO FLUVIALE
D1	PER ARTISANATO E PICCOLA INDUSTRIA DI NUOVO IMPIANTO	PEEP	PARCHO DI SOLIDA ECONOMIA POPOLARE
D2	PER ATTIVITA' ESTRATTIVE		ATTREZZATURE VARIABILI (VELOCITA' / PARCHEGGIO)
D3	PER DISTRIBUTORI CARBURANTI	P	PARCHEGGIO E STRADE ESISTENTI
D4	PER ATTIVITA' TURISTICO-RECREATIVE	P	PARCHEGGIO E STRADE DI PROGETTO
D5	DI COMPLEMENTAMENTO		FASCIA DI RISPETTO STRADALE DERIVANTE DA P.U.P.
			FASCIA DI INDIFFICILITA' (adeguamento alla Delibera G.P. n. 199 del 18.05.2008)

VINCOLISTICA

AREE DI TUTELA DEFINITIVE DEL P.P.A.R.

SITOCOSTRUTTA SITOLOGICA - STORICOLOGICA	SITOCOSTRUTTA SITOLOGICA - CULTURALE	SITOCOSTRUTTA SITOLOGICA - VEGETAZIONALE
 TUTELA INTEGRALE DEI CRINALI	 TUTELA INTEGRALE CENTRI E MULTI-STORICI	 ZONE RICERCATE VINCOLO EROGATOLOGICO (L.R. 9/93)
 LIMITE FASCIA APRENSIVA PEDIENIVERICA CRINALI CLASSE 1	 TUTELA ORIENTATA CENTRI E MULTI-STORICI	 TUTELA INTEGRALE
 CRINALI CLASSE 2	 TUTELA INTEGRALE EDIFICI E MANUFATTI STORICI	 TUTELA ORIENTATA
 CRINALI CLASSE 3	 LUOGHI DI INTERESSE ARCHEOLOGICO	 FORMAZIONI LINEARI
 TUTELA INTEGRALE DEI CORSI D'ACQUA	 STRADE PANORAMICHE	 PIANTE SECOLARI
 TUTELA INTEGRALE DEI VERSANTI	200	
 TUTELA INTEGRALE AREE CONDIZIONALI CON PENSA ORDINARIA (per aree di interesse da L. n. 11)	NUMERO SCORSA DEL PARCHEGGIO ESISTENTE EXTRAURBANO	
 TUTELA INTEGRALE FRANGI ALTEZZE E QUERCENTI, OLIVAI (per aree di interesse da L. n. 11)	DERIVANTE DA NORME SOVRAORDINATE	
 TUTELA ORIENTATA FRANGI INATTESE (per aree di interesse da L. n. 11)	 FASCIA DI RISPETTO PEDIENIVERICA TUTELA DI 30 M PER LATO	
 TUTELA ORIENTATA AREE CON COPERTURA DESTINATA ATTIVITA' E QUERCENTI (per aree di interesse da L. n. 11)	 FASCIA DI RISPETTO OMBREALE (D.M. 1389/4 T.L.G.S.)	
 AREE DI SALVAGUARDIA DELLE CAPTAZIONI O DERIVAZIONI DI ACQUE SUPERFICIALI DESTINATE AL CONSUMO UMANO (D.Lgs. 152/98 art. 96)	 FASCIA DI RISPETTO DEFUNTORIO (D.M. 04/85-1987)	
	 FASCIA DI RISPETTO STRADALE	
	 AREE FLORISTICHE (art. 10 del DM L.R. 1074 D.G.R. n. 1487/98)	

 CONFINI COMUNALI CATASTRALI	 DELIMITAZIONE QUADRANTI TAVOLE DI ZONIZZAZIONE SCALA 1:2000
 DELIMITAZIONE CARTOGRAFICA SCALA 1:2000	

COMUNE DI FRONTONE - VARIANTE PRG 2011



SCHEDA N. 13.26

Foglio:

Mappale/i:

Oggetto variante: Riperimetrazione Verde Sportivo (Impianti scistici)

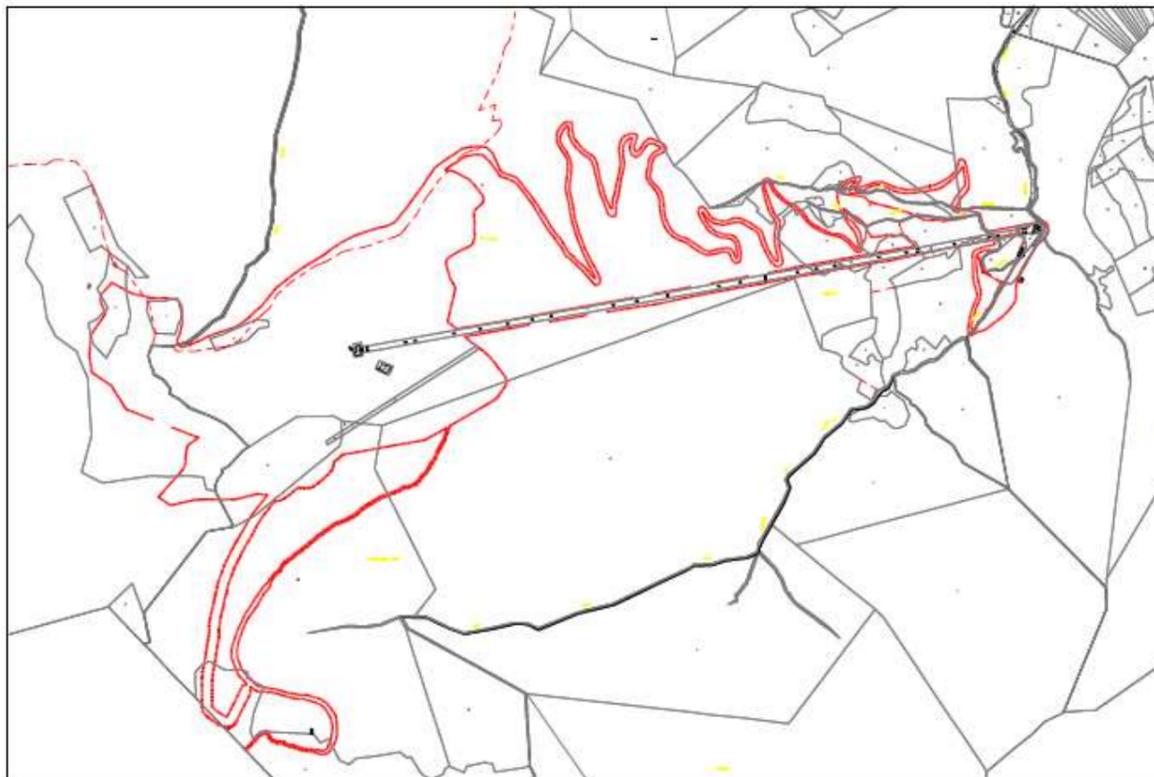
Superficie in variazione [m²]

ZONA	PRG VIGENTE	PRG IN VARIANTE
F2	236175	556426

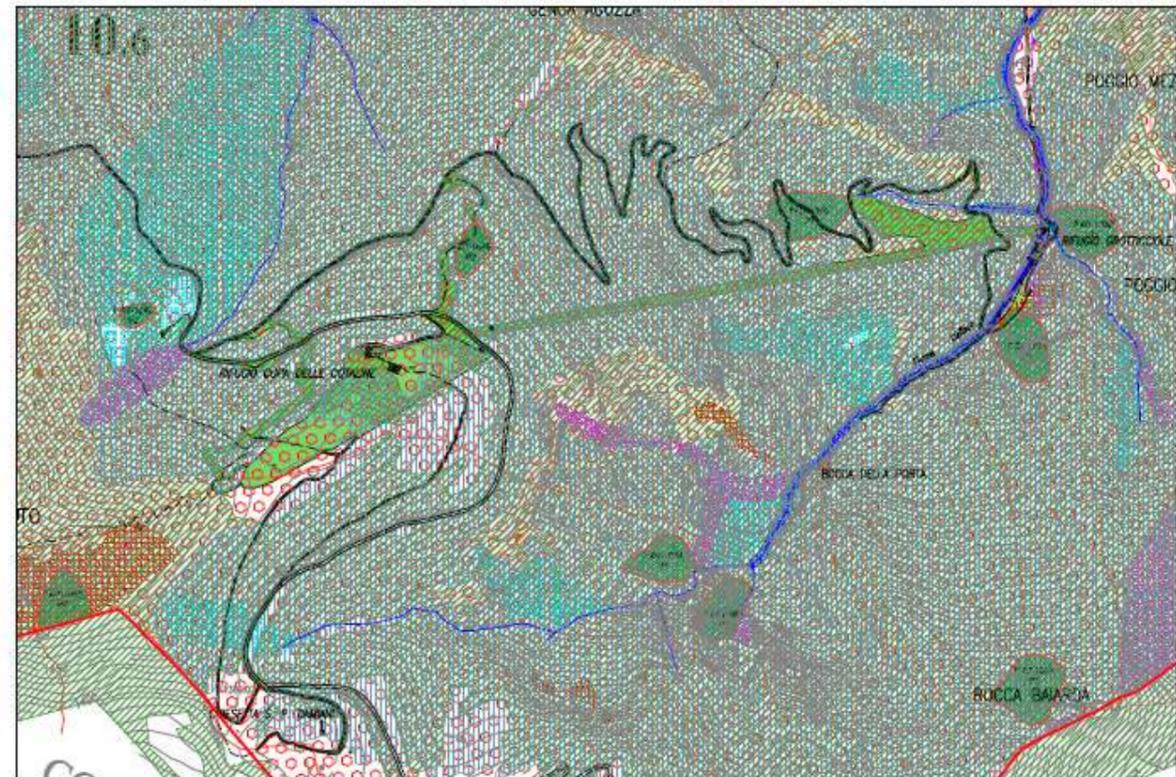
Vincoli presenti:

VINCOLO	SUPERFICIE [m ²]
Tut. Integr. - Crinali	
Boschi L.R. 06/05	
PAI	
Tut. Int. Frane attive	
Tut. Orient. Frane Inattive	
Tut. Int. Corsi d'acqua	
Dlgs 42/2004	
DM 31/07/85	

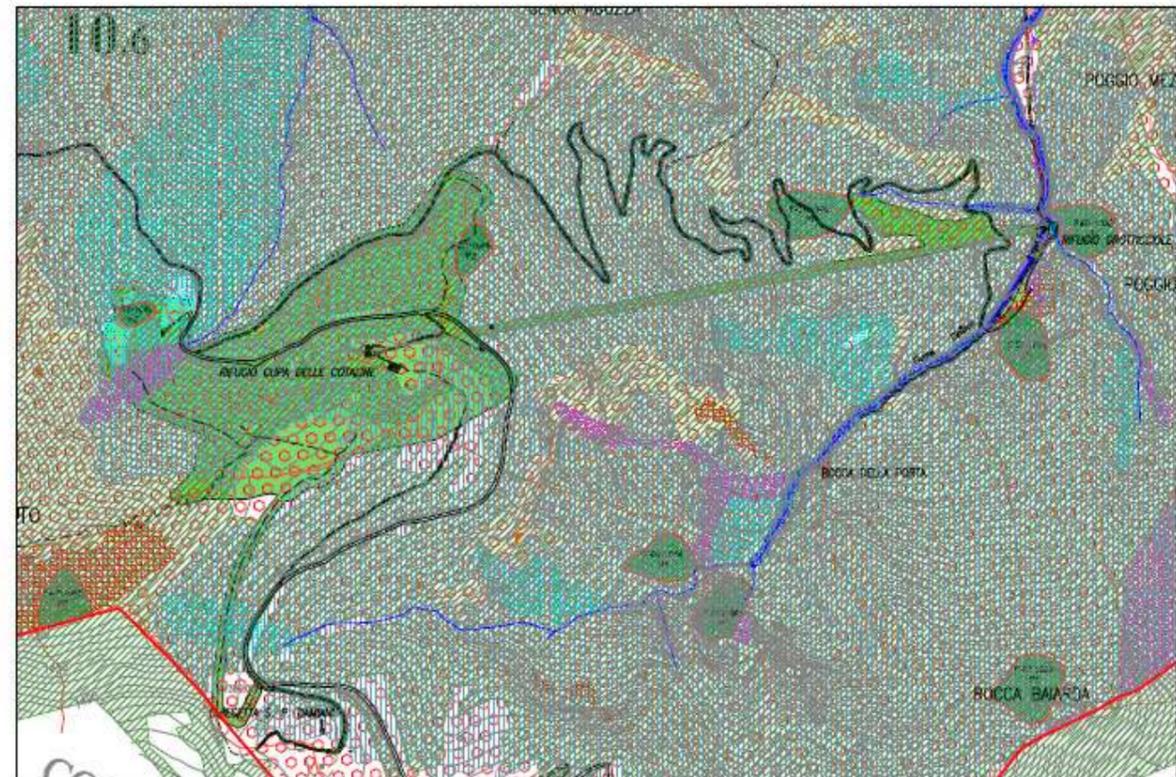
ESTRATTO DI MAPPA scala 1:15000



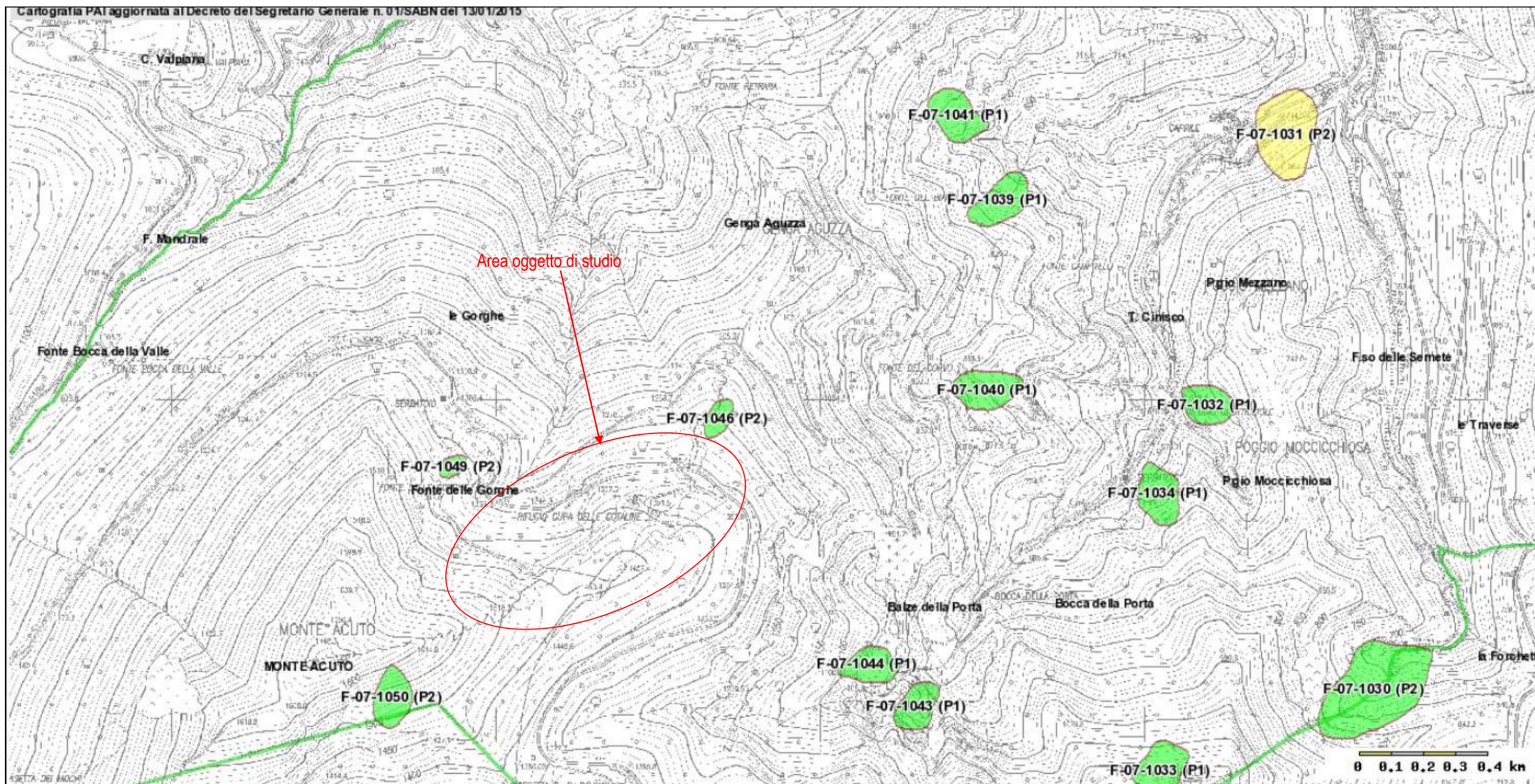
PRG VIGENTE scala 1:15000



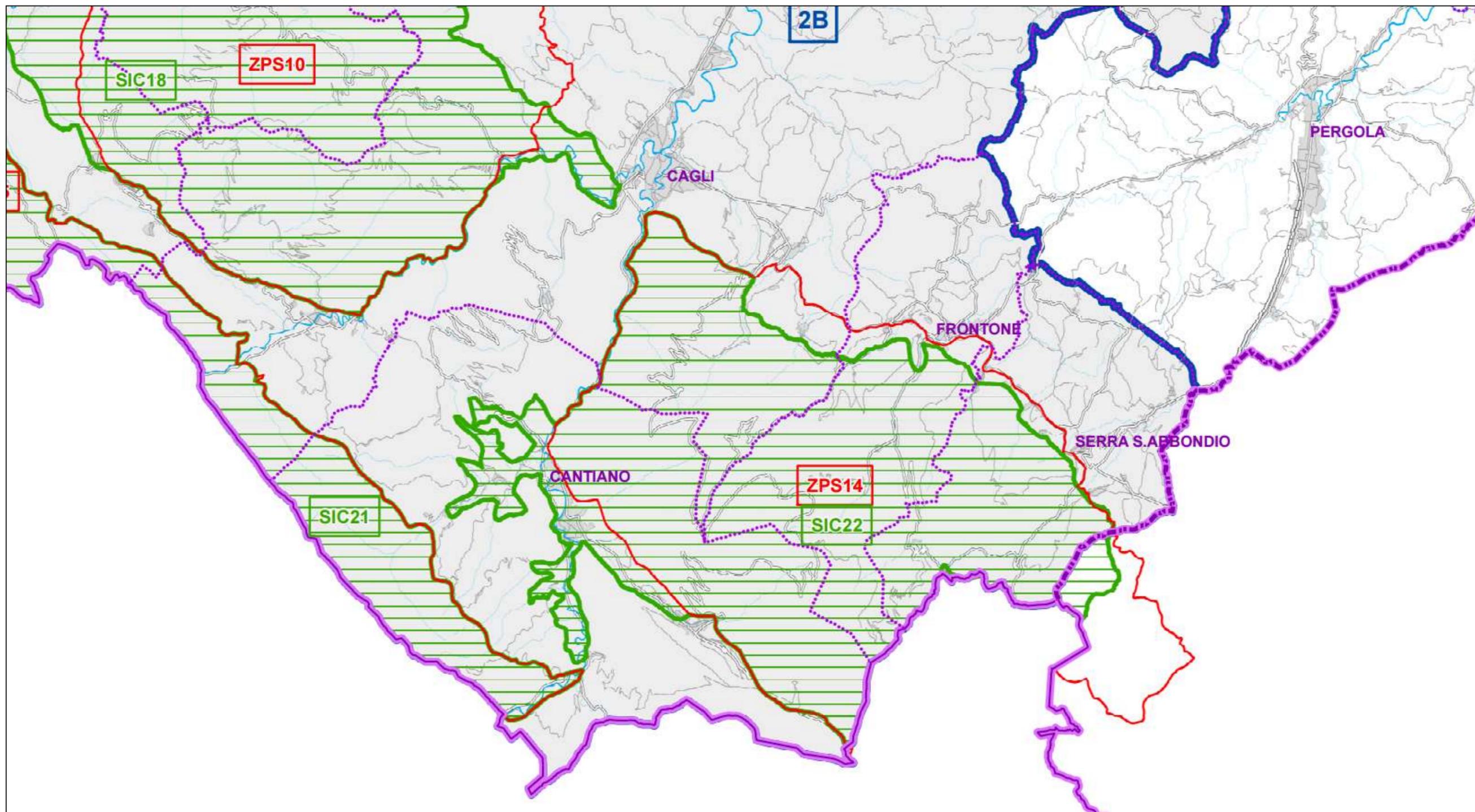
PRG IN VARIANTE scala 1:15000



PIANO STRALCIO DI BACINO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO DEI BACINI DI RILIEVO (P.A.I.)



RETE NATURA 2000



LEGENDA

CONFINI AMMINISTRATIVI

-  Statale
-  Regionale
-  Provinciale
-  Comunale
-  Limite di costa

COMUNITA' MONTANE

-  1; 2A; 2B

SITI RETE NATURA 2000: SIC E ZPS

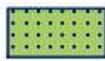
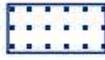
-  Siti di Interesse Comunitario (SIC)
-  Zone di Protezione Speciale (ZPS)

PARCHI E RISERVE ISTITUITI

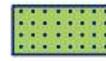
Riserva Naturale Statale Gola del Furlo

-  Territorio R. N. S.

Parco Naturale Monte San Bartolo

-  Ambito interno
-  Ambito esterno
-  Area contigua

Parco Sasso Simone- Simoncello e Monte Carpegna

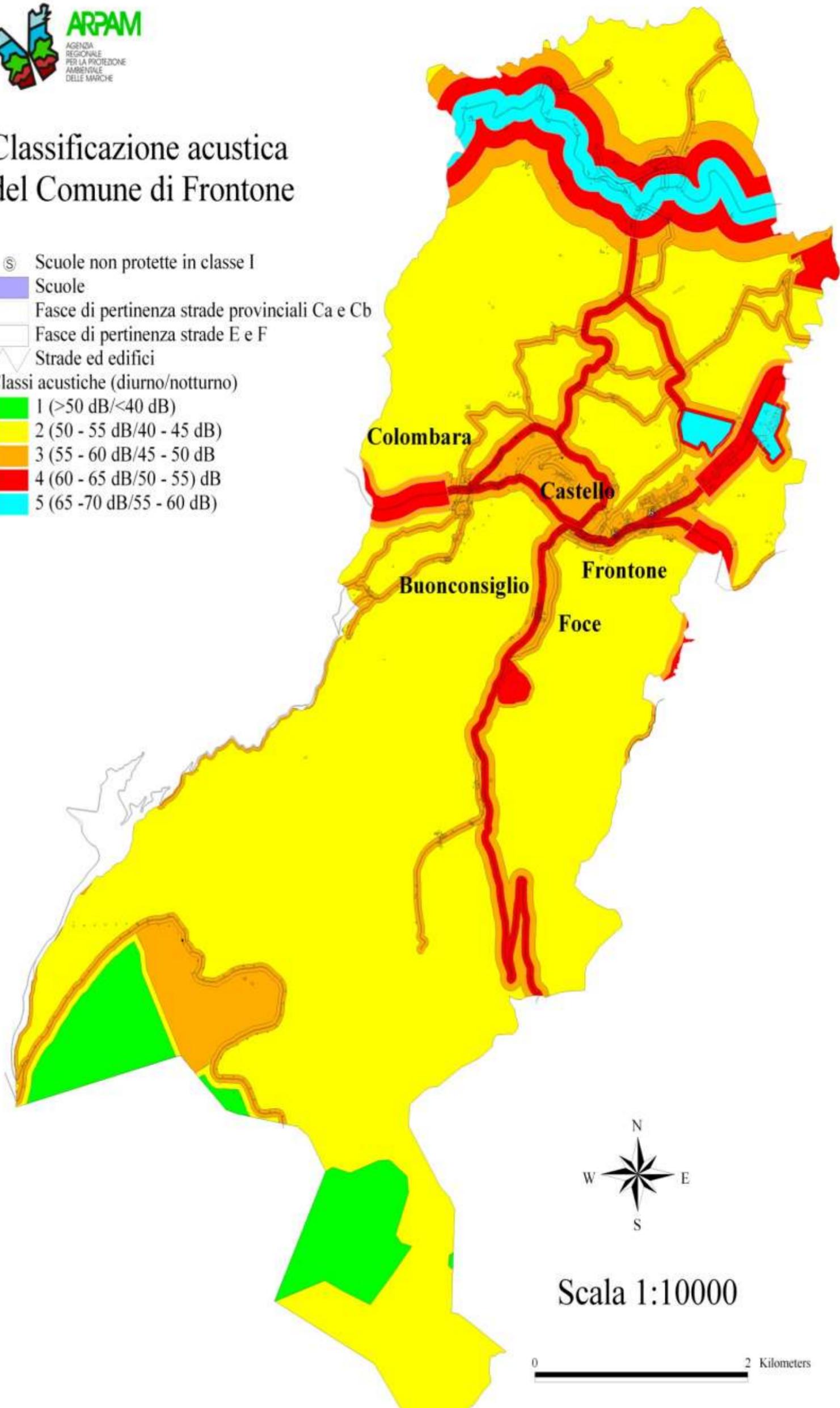
-  Ambito interno
-  Ambito esterno

FRONTONE



Classificazione acustica del Comune di Frontone

- Ⓢ Scuole non protette in classe I
- Scuole
- Fasce di pertinenza strade provinciali Ca e Cb
- Fasce di pertinenza strade E e F
- Strade ed edifici
- Classi acustiche (diurno/notturno)
 - 1 (>50 dB/<40 dB)
 - 2 (50 - 55 dB/40 - 45 dB)
 - 3 (55 - 60 dB/45 - 50 dB)
 - 4 (60 - 65 dB/50 - 55 dB)
 - 5 (65 - 70 dB/55 - 60 dB)



Scala 1:10000

0 2 Kilometers