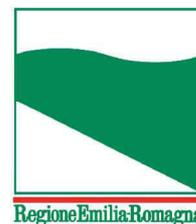


REGIONE EMILIA-ROMAGNA

IL RICHIEDENTE:

COMUNE DI LIZZANO IN BELVEDERE (BO)



Procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A. per il progetto della nuova seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico "Polla - Lago Scaffaiolo"

SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020



Viale F. Crispi, 19 b 67100 L'Aquila
Via Zavatti, 3 62012 Civitanova Marche
DIRETTORE TECNICO: ing. Marco Cordeschi
tel: 0862 451184 - info@altevie.eu

GRUPPO DI LAVORO

Progettazione e coordinamento:

ing. Marco Cordeschi (Direttore Tecnico)
ing. Marco Rinaldi
arch. Antonietta Cellini (Resp. Ufficio Progetti)
ing. Doriana Febo (Ufficio Progetti)
ing. Nicola Ranieri (Ufficio Progetti)
ing. Matteo Ciammetti (Ufficio Progetti)
geom. Giuliano Ciccone (Ufficio Progetti)
geom. Giorgio Stringini (Ufficio Cantieri)

Collaborazioni Specialistiche:

dott. Agostino Barbieri
dott.ssa. Giovanna Giordani

Direzione dei lavori:



data 23.11.2020	ident. committente 093_CORNO_ALLE_SCALE	eseguito: ing. Marco Cordeschi	ELABORATO : I.INT
revisione 1. 17.01.2020 2. 03.03.2020 3. 29.07.2020 4. 22.10.2020	codice commessa 01_19_S093_VA	controllato: arch. Antonietta Cellini	
	codice elaborato F_INT	approvato: ing. Marco Cordeschi	
			scala:

Questo elaborato è di proprietà della Altevie srl e pertanto non può essere riprodotto né integralmente, né in parte, senza l'autorizzazione della stessa. Da non utilizzare per scopi diversi da quello per cui è stato fornito.

PARERI / NULLA OSTA

Regione Emilia Romagna	Comune di Lizzano in Belvedere	Comune di Fanano

SCHEDA RIEPILOGATIVA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONI RELATIVE ALLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. SEGGIOVIA QUADRIPOSTO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO"				
<i>RICHIESTA INTEGRAZIONI INVIATA PER PEC DAL SERVIZIO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E PROMOZIONE SOSTENIBILITA' AMBIENTALE DELLA REGIONE EMILIA ROMAGNA</i>				
SINTESI DELLE RISPOSTE				
	PUNTO	INTEGRAZIONE RICHIESTA	RISPOSTA ALLE INTEGRAZIONI RICHIESTE	RIF. ALLEGATI
GEOLOGIA	1	<p>Le note geologiche contenute nel Rapporto Ambientale Preliminare descrivono in maniera generica il contesto geologico e geomorfologico d'intervento, assumendo "secondo ragionevoli previsioni" che non vi siano "indicazioni ostative alla realizzazione delle opere in progetto". L'analisi geologica e geomorfologica si basa su dati bibliografici aventi carattere generale, contestualmente le valutazioni in merito alla fattibilità delle opere non sono supportate da nessun dato diretto che consenta di definire, per una successione stratigrafica propria di depositi di origine glaciale e/o di frana, i più reali parametri geomeccanici. Le valutazioni in merito alla fattibilità delle opere deve basarsi su un'analisi supportata da dati rappresentativi del contesto geologico.</p>	<p>L'area oggetto di intervento è stata sottoposta ad una campagna di indagini geognostiche riassunte nell'allegato all'elaborato H-INT. I relativi dati, integrati da rilievi geomeccanici, da indagine sismica e da analisi di laboratorio, hanno mostrato l'appartenenza dei terreni alla Categoria B di sottosuolo e una categoria topografica di tipo T2. Peraltro sulla base degli esiti e dei risultati delle indagini e dei rilievi effettuati si ritiene che non sussistano condizioni di impedimento di carattere geologico alla realizzazione della seggiovia.</p>	<p>Cap 6, 7, 8 e Allegati della Relazione H.INT</p>

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

2	<p>Il paragrafo 4.1 del Rapporto Ambientale Preliminare dedicato all'inquadramento geologico e geomorfologico dovrà essere messo in relazione, con adeguato commento, alle cartografie rappresentate nella Tavola EG03 "Geomorfologia", che comprendono diversi tematismi: geologia, dissesto, PAI Atlante dei rischi idraulici e idrogeologici, PGRA ecc., in modo da valorizzare l'accurata ricognizione svolta e completare i contenuti del paragrafo stesso.</p>	<p>Nel Cap. 3 della Relazione Geologica (H.INT) e nel Cap.4 della Verifica di Assoggettabilità alla Valutazione di Impatto Ambientale (A.INT) viene descritto puntualmente l'inquadramento geologico e geomorfologico dell'area, corredato dalla relativa cartografia tematica.</p>	<p>par.4.1 della Relazione A.INT.</p> <p>Cap 3 H.INT</p>
3	<p>Relativamente alla geomorfologia, le informazioni contenute nella Carta del Dissesto della tavola EG03 andrebbero integrate con altri dati territoriali utili a completare il quadro geomorfologico dell'area di studio (forme relitte di origine glaciale, contropendenze e zone umide, frane recenti, sorgenti non captate, reticolo idrografico minore, forme erosive). A tal fine, si segnala la disponibilità nel Geoportale della Regione Emilia-Romagna https://geoportale.regione.emilia-romagna.it/, di ortofoto riferite a diversi anni di ripresa, come pure del dettagliato Uso del Suolo del 2017, utili anche per questo tipo di elaborazioni.</p>	<p>Viene riportato nel Cap. 4 della Relazione Geologica il rilevamento geologico e geomorfologico dell'area descritto sulla base dei rilievi in situ e riferito alle indicazioni disponibili sul geoportale regionale.</p>	<p>par.4.1 della Relazione A.INT.</p> <p>Cap. 4 Relazione H.INT</p>
4	<p>Va approfondito il tema della propensione all'erosione del versante acclive a valle del Rifugio Duca degli Abruzzi e della locale stabilità, in relazione alle opere in progetto, tutte di nuova realizzazione: il prolungamento della seggiovia con piloni, le stazioni mediana e di monte. L'approfondimento dovrà riguardare sia le caratteristiche delle unità geologiche come terreno di fondazione, sia la stabilità di versanti, anche in relazione agli scavi ed ai riporti in progetto.</p>	<p>Per quanto riguarda il rischio erosione dei suoli, la carta della Regione Emilia Romagna, classifica l'intera zona come a rischio molto basso o tollerabile. Al fine di evitare forme erosive localizzate nei pressi delle stazioni intermedia e di monte vengono proposti interventi di ingegneria naturalistica mediante ricopertura con apposite biostuoie e successiva idrosemina dei fronti di scavo</p>	<p>Cap. 3, 4, 12 H.INT</p>

RISCHIO SISMICO	5	<p>Si chiede di motivare le affermazioni relative al PTCP di Bologna sulla Carta di rischio sismico, secondo cui, ricadendo la seggiovia in progetto nell' "area potenzialmente soggetta ad amplificazione per caratteristiche litologiche non si osservano sensibili condizionamenti rispetto alle caratteristiche tecniche della infrastruttura in progetto". Sempre per il tema della sismica, si chiede di motivare l'affermazione "non si osservano, però, indicazioni ostative alla realizzazione delle opere in progetto", relative al confronto con il PTCP di Modena, per il quale l'impianto in progetto ricade per un piccolo tratto della linea all'interno di "aree potenzialmente instabili e soggette ad amplificazione per caratteristiche litologiche e topografiche".</p>	<p>Sono state effettuate le indagini sismiche mediante MASW, mediante tomografia sismica e le analisi di laboratorio geotecnico i cui risultati sono mostrati nel Cap. 6 e 7 della Relazione Geologica e negli Allegati alla relazione stessa. Tali indagini hanno permesso di concludere che non sussistono condizioni di impedimento di carattere geologico alla realizzazione dell'opera le cui caratteristiche strutturali coincidono con quelle di impianti analoghi già realizzati e collaudati in Appennino in aree ad alta sismicità</p>	<p>Cap 6, 7 e Allegati H.INT</p>
	6	<p>In relazione al rischio sismico si chiede di chiarire se la struttura presentata nel progetto in esame rispecchi il dimensionamento effettivo o se invece, in relazione alle sollecitazioni sismiche attese potrà/dovrà subire ridimensionamenti, in elevazione e in fondazione, che ne possano alterare l'impatto ambientale e paesaggistico.</p>	<p>Le caratteristiche strutturali delle opere in progetto, per quanto possibile specificare nel livello di progetto di fattibilità tecnico economica, rispecchiano quelle di impianti analoghi già realizzati e collaudati in Appennino in aree ad alta sismicità tra cui (progettate e dirette da chi scrive): <u>area Gran Sasso:</u> seggiovia biposto e seggiovia quadriposto Prati di Tivo in esercizio dal 2003 seggiovia quadriposto automatica Monte Scindarella, in esercizio dal 2003 seggiovia biposto Prato Selva, in esercizio dal 2006 seggiovia cabinovia automatica Prati di Tivo, in esercizio dal 2009 seggiovia esaposto automatica Campo Imperatore, in esercizio dal 2018 <u>area Monti Sibillini:</u> seggiovia quadriposto Frontignano in esercizio</p>	<p>Cap. 9 Relazione H.INT</p>

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

			<p>dal 2007 seggiovia biposto Monte Prata, in esercizio dal 2008 seggiovia quadriposto automatica Frontignano, in esercizio dal 2011 <u>area Alto Sangro:</u> seggiovia esaposto automatica Pizzalto, in esercizio dal 2005 cabinovie dieci posti Gravare e Pizzalto, in esercizio dal 2017 seggiovia quadriposto Monte Pratello, in esercizio dal 2018 cabinovia dieci posti Pallottieri, in esercizio dal 2020</p>	
PEDOLOGIA	7	<p>7. Pur essendoci a pag.71 e seguenti del suddetto documento un paragrafo dedicato alla valutazione dell'impatto sulla componente suolo e sulle azioni di mitigazione, la componente suolo non è stata presa in considerazione all'interno del quadro conoscitivo (Capitolo 3); si ritiene necessario integrare tali informazioni. Si consiglia di consultare il catalogo regionale reperibile al seguente indirizzo: https://datacatalog.regione.emilia-romagna.it/catalogCTA/dataset/carta-dei-suoli-1-250-000-della-regione-emilia-romagna. La descrizione dei suoli contenuta nell'inquadramento pedologico dell'area dovrebbe essere lo strumento attraverso il quale stabilire lo spessore di topsoil/scotico/orizzonte organico da prelevare e tenere da parte per la fase di ripristino, che potrebbe essere superiore a 15 cm (come invece riportato a pag.74) e stimabile per alcuni dei suoli presenti, almeno attorno ai 40 cm.</p>	<p>Viene riportato l'impianto in progetto sulla Carta di Uso del Suolo. L'impianto ricade all'interno della classe 7Cd e 7Da. Sono suoli che si originano da rocce arenacee con diverso grado di acidificazione, ed a buona disponibilità di ossigeno. Lo spessore di terreno asportato e accatastato per i successivi interventi di rinaturazione dipende più dall'apparato radicale della vegetazione che non dal tipo di suolo. A tal fine si prevede uno spessore di cm 15 (anche per non favorire fenomeni di ipossia nelle zolle accatastate) che, ad ogni buon conto, potrebbe essere maggiore se il caso lo richiedesse.</p>	<p>par.4.2 della Relazione A.INT.</p>

RISORSE IDRICHE	8	<p>8. Nel Rapporto Ambientale Preliminare è indicato come necessario ripristinare la continuità idraulica del torrente Dardagna nei pressi della stazione di valle. Non sono disponibili elaborati progettuali che mostrino gli interventi da realizzare, consentendo così la loro valutazione. In relazione al torrente Dardagna si chiede inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - di precisare quale sia esattamente il tratto del Dardagna oggi tombato; - di dettagliare quanto riportato a proposito di “ripristinare l’originario tracciato del Dardagna”, ovvero se si prevede di deviare l’attuale corso del torrente 	<p>Viene riportato su veduta aerea il tratto del Torrente Dardagna tombato. Nel Rapporto Preliminare Ambientale “si suggerisce di ripristinare l’alveo originario del fosso Torrente Dardagna ricostituendone l’originario tracciato eventualmente con trincea drenante di adeguate dimensioni o con diversa tipologia di intervento. Comunque nessuna nuova costruzione o scavo insiste a distanza inferiore a m 10 dall’asse del Torrente” Pertanto le opere in progetto non vanno a modificare l’attuale stato ovvero il regime idraulico e idrologico del torrente.</p>	<p>par.4.3 della Relazione A.INT.</p>
	9	<p>Dovrà essere approfondita l’analisi del contesto idrogeologico dell’area del Lago Scaffaiolo in relazione alla costruenda stazione di monte (manufatto di nuova realizzazione), documentando quanto indicato nel Rapporto Ambientale circa l’assenza di interferenze con la circolazione idrica sotterranea. Un tale contesto presenta inoltre una non trascurabile vulnerabilità intrinseca (naturale) ai potenziali inquinanti, che andrà valutata sia per le fasi di cantiere come pure di esercizio delle opere, individuando adeguate misure di mitigazione.</p>	<p>Il Lago Scaffaiolo risulta alimentato prevalentemente dalle acque piovane, dalla fusione delle nevi e da una falda ubicata in prossimità del Monte Cupolino. La realizzazione delle opere in progetto non inficerà sul regime sotterraneo delle falde freatiche che alimentano il Lago Scaffaiolo e il Torrente Dardagna in quanto entrambi sono posti a una considerevole distanza da esse; inoltre gli scavi presso la stazione di monte – da considerarsi superficiali e di quantità non elevata (circa m³455,00) - hanno carattere di temporaneità.</p>	<p>Cap. 4 e 9 della Relazione Geologica H.INT par.4.3 e 7.2.3 della Relazione A.INT.</p>

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

10	<p>A pag 60, si afferma <i>“Non appaiono, invece, di alcun interesse ai fini delle necessità di tutela dei corpi idrici, alcune sorgenti situate a quote inferiori a quelle di lavoro (mostrate nella figura 35)”</i>. La figura citata costituisce il rendering della stazione di valle con vista del torrente Dardagna, e non vi è alcun cenno ad eventuali sorgenti. Si richiede pertanto di indicare la posizione cartografica delle suddette sorgenti.</p>	<p>La figura che riporta il reticolo idrografico e le sorgenti è la 55 della Relazione A.INT.</p> <p>Si veda anche il punto seguente.</p>	<p>par.4.3 della Relazione A.INT.</p>
11	<p>Durante il sopralluogo sono stati identificati alcuni manufatti che probabilmente costituiscono opere di captazione delle acque; si chiede pertanto di identificarle, di chiarire a quale uso siano destinate le acque captate (acquedotto pubblico, consumo umano, ...) e di valutare ogni possibile interazione del nuovo progetto (sia nella fase di cantiere che nella normale operatività) su tali opere.</p>	<p>L’area oggetto di intervento non ricade all’interno delle “Zone di rispetto delle sorgenti e pozzi” come riportato nella Tav. “Tutela delle acque superficiali e sotterranee” del vigente PTCP di Bologna (Fig.56 della Relazione A.INT). Non risultano interferenze con opere di presa o captazione.</p> <p>È presente un’opera di captazione lungo il sentiero forestale che dal toponimo “Baia del Sole” sale verso il rifugio “duca degli Abruzzi” che fa defluire l’acqua verso valle ed è distante dalla stazione di valle circa m 493,00. Non si ritiene che le opere in progetto possano influire in alcun modo con il regime idrologico dell’opera di presa.</p>	<p>par.4.3 della Relazione A.INT. cap. 4 della Relazione Geologica H.INT.</p>

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

12	Nel Rapporto Ambientale Preliminare non sono stati presi in adeguata considerazione gli impatti sulle fonti idriche che vengono utilizzate per l' innevamento artificiale delle piste da sci, sia alla luce dei previsti cambiamenti climatici che al potenziale aumento di afflussi turistici dovuti alla maggiore attrattività del nuovo impianto.	<p>Il progetto proposto non interviene sulla esistente rete di innevamento artificiale e non ne modifica alcun aspetto dimensionale.</p> <p>In ogni caso, anche il potenziale aumento di afflussi turistici connesso alla maggiore attrattività della nuova seggiovia non comporterebbe variazioni sull'attuale richiesta idrica per l' innevamento artificiale, la quale è funzione dell'estensione dell'area da innevare (superficie di piste innevabili artificialmente) e non del numero di utenti.</p>	par.6.2.3 della Relazione A.INT.
13	Si chiede di riportare le perimetrazioni delle zone di tutela e salvaguardia previste dalla Tav 2B "Tutela delle acque superficiali e sotterranee" del vigente PTCP di Bologna, indicando l'esatta ubicazione della nuova seggiovia in progetto e delle aree di cantiere, per consentire una migliore lettura dei potenziali impatti dell'opera sulla risorsa idrica.	<p>Si riporta la posizione planimetrica dell'impianto in progetto, con le relative aree di cantiere, all'interno della nella Tav. 2B "Tutela delle acque superficiali e sotterranee" del vigente PTCP di Bologna (Fig.56)</p>	par.4.3 della Relazione A.INT.

ARIA E CLIMA	14	<p>Nel Rapporto Ambientale Preliminare non sono state prese in considerazione le particolari caratteristiche meteo-climatiche della zona del Corno alle Scale che potrebbero avere effetti sul dimensionamento delle strutture né i cambiamenti climatici attesi. Si reputa necessario approfondire tali aspetti ponendo attenzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ai frequenti episodi di forte vento tipici di questo versante del crinale appenninico, - alle precipitazioni nevose e alle modifiche previste al regime termico e pluviometrico della zona in funzione dei cambiamenti climatici attualmente in atto. <p>A tale proposito si consiglia di consultare le Schede di Proiezione Climatica 2021-2050 disponibili e scaricabili al seguente indirizzo https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/cambiamenti-climatici/gli-strumenti/forum-regionale-cambiamenti-climatici/scenari-climatici-regionali-per-aree-omogenee-1/scenari-climatici-regionali-per-aree-omogenee .</p>	<p>Si riportano le temperature medie annue, le precipitazioni medie annue e i dati sul vento estratti dal Geoportale dell'Arpae della Regione Emilia Romagna.</p> <p>Queste sono state tenute in conto nella progettazione preliminare della funivia come condizioni ambientali, ai sensi di quanto disposto dal regolamento UE 424/2016.</p> <p>La seggiovia in progetto è concepita, quindi, nei propri limiti di esercizio, per svolgere servizio anche in aree montane esposte a forti venti. Il relativo regolamento di esercizio (allegato in bozza al progetto) contiene ogni indicazione tecnica in tal senso. Relativamente ad ogni possibile o presunto cambiamento climatico si fa osservare che il nuovo impianto è progettato anche per servizio estivo e dunque rivolto anche alla destagionalizzazione dell'offerta turistica della località montana.</p>	<p>par.4.4 della Relazione</p> <p>A.INT.</p> <p>B.INT.</p> <p>D.INT.</p>
---------------------	-----------	--	---	--

STUDIO DI INCIDENZA	15	<p>Lo Studio di Incidenza dovrà essere rivisto alla luce di una serie di incongruenze riscontrate, tra le quali si segnalano le seguenti:• frontespizio: il committente produce uno “Studio di Incidenza Ambientale” da sottoporre a VINCA e non la VINCA stessa, come evidenziato;• pag.2: nella premessa si afferma che “l’area individuata per l’intervento in progetto ricade sia all’interno del SIC/ZPS IT 4040001 che IT 4040002. Errato l’area ricade all’interno del solo sito ZSC/ZPS (e non SIC/ZPS) IT 4040001 “Monte Cimone, Libro Aperto, Lago di Pratignano”;• pag. 2: si afferma che lo studio è stato realizzato seguendo le linee guida della Regione Abruzzo. Essendo il territorio posto all’interno della Regione Emilia-Romagna, lo Studio d’Incidenza dovrà essere realizzato seguendo le linee guida di tale Regione, secondo le disposizioni della L.R. 14 aprile 2004, n. 7, “Disposizioni in materia ambientale, modifiche e integrazioni a leggi regionali”; della D.G.R. 30/7/2007, n. 1191, “Direttiva contenente i criteri di indirizzo per l’individuazione, la conservazione, la gestione ed il monitoraggio dei SIC e delle ZPS” nonché le Linee Guida per l’effettuazione della Valutazione di Incidenza, ai sensi dell’art. 2, comma 2 della L.R. n. 7/04 e relativi allegati; della Delibera di G.R. 22/01/2018, n. 79 “Approvazione delle Misure Generali di conservazione, delle Misure Specifiche di conservazione e dei Piani di gestione dei Siti Natura 2000, nonché della proposta di designazione delle ZSC e delle modifiche alle delibere n. 1191/07 e n. 667/09” e della Delibera di G.R.</p>	<p>Si rimanda alla lettura integrale dello Studio di Incidenza Ambientale doverosamente corretto ed adeguato. Per quanto riguarda gli impatti in fase di cantiere e di esercizio relativi alla costruzione del nuovo impianto si rimanda alla lettura del cap. 6 della Rel. A.INT. Relativamente all’intervento di taglio del bosco si rimanda alla lettura dell’elaborato G.INT</p>	<p>Rel F.INT Cap. 6 Rel A.INT G.INT</p>
----------------------------	-----------	---	--	---

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

	<p>16/7/2018, n. 1147 “Approvazione delle modifiche alle Misure Generali di conservazione, alle Misure Specifiche di conservazione e ai Piani di Gestione dei Siti Natura 2000, di cui alla Delibera di Giunta Regionale n. 79/2018 (Allegati A, B e C) ed inoltre della specifica ulteriore L.g.ne nazionale e della Regione Emilia-Romagna, vigenti;• pag. 8 e seg.ti: si ritiene inopportuno la sequenza di tabelle tecniche relative ai vari elementi strutturali della linea;• pag. 8 e seg.ti: si ritiene indispensabile una illustrazione, approfondimenti, trattazioni e valutazioni degli impatti prevedibili, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio, delle attività di trasporto, costruzione e montaggio dei vari elementi della linea, relativamente e soprattutto in merito alla definizione delle tempistiche e stagionalità delle operazioni;• l’intervento di taglio di una parte del bosco sia realizzato in ottemperanza alle disposizioni della Delibera 549/2012 della Regione Emilia-Romagna, del Regolamento Forestale eL.R. vigenti;• pag. 22: sia completamente riformulata l’analisi faunistica, in quanto quella presentata è relativa alla fauna del Gran Sasso d’Italia;• sia rivista anche la parte relativa agli aspetti floristici e vegetazionali in quanto apparentemente relativi ad aree non presenti nel Sito trattato (cfr. pag. 27 “(...) estese formazioni di Cerro”), assenti nell’area di intervento;• pag. 29 il capitolo sulla biopermeabilità sembra anch’esso riferito ad aree abruzzesi, date le citazioni di riferimento, relative ad aree del Comune di Penne in prov. di Pescara</p>		
16	<p>Lo Studio di Incidenza dovrà definire in modo sufficientemente dettaglio gli impatti che le opere per la cantierizzazione (piste di cantiere e demolizioni) e le nuove opere definitive (piloni, piste di controllo permanenti) hanno sugli habitat vegetali, identificati sulle carte habitat della Regione, nonché sulle specie vegetali di interesse conservazionistico a scala locale e regionale. Per comprendere gli impatti, è utile una sovrapposizione del progetto per le opere di cantiere e per le opere di costruzione, alla carta degli habitat e dovranno essere definite le relative tempistiche</p>	<p>Si rimanda alla lettura dello Studio di Incidenza Ambientale doverosamente corretto ed adeguato</p>	<p>Rel F.INT</p>

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

	17	Nello Studio di Incidenza si richiede inoltre che venga presa in considerazione la fauna minore in termini di presenza e di possibili impatti.	Si rimanda alla lettura dello Studio di Incidenza Ambientale doverosamente corretto ed adeguato	Rel F.INT
RIPRISTINI AMBIENTALI, MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE DEGLI IMPATTI	18	Nei diversi elaborati descrittivi dell'intervento in oggetto, si parla in maniera generica di "taglio di una parte di bosco". Verificando sugli elaborati grafici EG05.1 profilo longitudinale del terreno e EG05.2 profilo longitudinale della linea si evince che non si tratta unicamente di taglio della vegetazione arborea, ma di eliminazione totale della stessa, per creare lo spazio necessario al passaggio della nuova seggiovia. Si chiede pertanto di correggere tali diciture al fine di definire in maniera corretta le modalità di compensazione dovute per l'eliminazione del bosco e l'individuazione delle corrette procedure autorizzative.	Si rimanda alla lettura della Relazione forestale e calcolo degli oneri di compensazione secondo quanto previsto dalla DGR 549/2012	Rel. G.INT

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

	19	<p>Non sono state indicate esplicitamente le opere di compensazione e rinaturalizzazione previste per ripristinare lo stato dei luoghi in seguito alla dismissione della sciovia "Cupolino" e della seggiovia "Direttissima".</p>	<p>Al fine di garantire il rapido rinverdimento delle superfici le zolle di terreno, mosse per la realizzazione della strada di cantiere e per la rimozione dei sostegni di linea, verranno riposizionate in loco in modo da rendere più veloce ed efficace l'attecchimento delle specie erbacee autoctone presenti in situ. Non sono previsti impatti cumulativi legati allo smontaggio dei due impianti in quanto viene ripristinato lo stato dei luoghi quindi non si rendono necessari interventi di compensazione oltre quelli indicati nella Relazione forestale dell'elaborato G.INT</p>	<p>par.3.1.1 , 6.1 e 7.1 della Relazione A.INT.</p> <p>G.INT.</p>
--	-----------	---	--	---

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

20	<p>20. Nei diversi elaborati descrittivi dell'intervento in oggetto vengono solo accennate le misure di mitigazione che verranno adottate durante la fase di cantiere e di dismissione. Si ritiene necessario indicare quali misure di mitigazione verranno prese in considerazione al fine di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evitare lo sversamento delle acque prodotte dalle lavorazioni, dal dilavamento o dalle acque reflue che provengono dal cantiere nei corsi d'acqua e sul suolo; • abbattere le polveri durante la cantierizzazione e il traffico di mezzi pesanti; • definire le modalità di raccolta e smaltimento acque per evitare erosioni lungo il tracciato dell'impianto e in corrispondenza della stazione di monte; 	<p>Le misure di mitigazione prevedibili per il livello di progettazione preliminare, quale il progetto di fattibilità tecnico economica è riferito, sono descritte nel capitolo 7 della dell'elaborato A.INT e, per la parte faunistica e floristico vegetazionale, nello Studio di incidenza ambientale (elaborato F.INT)</p>	<p>A.INT. F.INT</p>
21	<p>Il progetto dovrà definire:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le mitigazioni ambientali e paesaggistiche per le nuove opere (stazione di monte, piloni, stazione di valle, piste temporanee di cantiere e piste permanenti e di manutenzione); • definire le compensazioni per gli habitat vegetali che saranno interessati dall'intervento; • definire i ripristini delle piste temporanee di cantiere, gli interventi di miglioramento ambientale e paesaggistico che possono riguardare, in particolare, i volumi e gli edifici esistenti. 	<p>Le misure di mitigazione prevedibili per il livello di progettazione preliminare, quale il progetto di fattibilità tecnico economica è riferito, sono descritte nel capitolo 7 della dell'elaborato A.INT e, per la parte faunistica e floristico vegetazionale, nello Studio di incidenza ambientale (elaborato F.INT) Le misure di compensazione sono definite nell'elaborato G.INT</p>	<p>A.INT. F.INT G.INT</p>

FRUIZIONE TURISTICA	22	È opportuno che venga specificato se sono previste piste per il downhill e quindi che vengano indicate. In tal caso dovrà essere studiato l'impatto potenziale della pratica del "down-hill" sugli ambienti naturali e in relazione alla pratica escursionistica.	Non sono previste in progetto piste per il downhill. Si suggerisce, anzi, attraverso opportuna regolamentazione predisposta da parte degli Enti di governo del territorio, di vietarne la pratica per tutti gli utenti della nuova seggiovia	Premessa Relazione A.INT.
	23	Dovrà essere valutato l'impatto potenziale dell'aumento dei fruitori nel SRN 2000 in periodo estivo in relazione alla capacità trasportistica dell'impianto.	L'argomento è trattato al capitolo 6 e 7 dell'elaborato A.INT. Come accennato nel paragrafo 6.2.6, l'aumento di presenze turistiche prevedibile per i mesi estivi nella zona di monte tra il Rifugio Duca degli Abruzzi ed il Lago Scaffaiolo, va messo in relazione a quelle già registrabili come provenienti dall'alta via dei Parchi e dalla zona di Croce Arcana e, direttamente, dai sentieri e strade forestali dei comuni di Lizzano, Fanano e Cutigliano, per le quali non sono disponibili dati ufficiali. La presenza della nuova seggiovia, in tal senso, potrà svolgere funzione di regolazione della parte dei suddetti attesi flussi turistici provenienti dal territorio, consentendone anche una sorta di monitoraggio costante e - in caso di necessità - di controllo. Essa, peraltro, consentirà di limitare il transito di veicoli su gomma attraverso la esistente strada forestale, per trasporti di servizio di cose o di persone.	Cap 6 e 7 A.INT.

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO
"POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

	24	Chiarire se sono previste nuove piste da sci e, in particolare, definire come verrà realizzato il raccordo tra la stazione di monte (arrivo della seggiovia) e la pista da sci del Cupolino.	I collegamenti ed i raccordi verso le piste esistenti (dallo sbarco della nuova stazione intermedia e tra la stazione di monte e la pista da sci del Cupolino) verranno realizzati attraverso il riporto e la compattazione della neve con mezzi battipista, non essendo previsto in progetto alcun tipo di movimentazione del terreno per la realizzazione di nuove piste da sci.	par. 2.1 Relazione A.INT.
--	-----------	--	---	--

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO
 "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

FASE DI ESERCIZIO	25	<p>Specificare se l'impianto è stato progettato per resistere alle sollecitazioni di forte vento, le cui raffiche nella zona di crinale possono superare i 100 km/h.</p>	<p>Come specificato al punto 1 dell'allegato A del Regolamento di Esercizio (Elaborato D) "la velocità massima del vento oltre la quale l'esercizio deve essere sospeso sotto la responsabilità del capo servizio è di 70 km/h"; inoltre, "l'impianto viene rallentato quando la velocità del vento ha raggiunto i 60 Km/h. Fuori esercizio (impianto fermo) l'azione dinamica del vento risultante sulle funi, sugli organi e sulle parti mobili dell'impianto che sostengono le funi, o sono sostenute dalle funi, è fissata dal D.D. 337/2012 nel valore minimo convenzionale di 1,2 kN/m², cui si può far corrispondere una velocità del vento superiore ai 150km/h (circa 159 km/h). Ciò conformemente alla vigente normativa funiviaria nazionale ed europea.</p>	<p>par. 4.4 della Relazione A.INT.</p>
FASE DI ESERCIZIO	26	<p>Si chiede di rappresentare cartograficamente le previste modifiche al tracciato stradale esistente.</p>	<p>Si riporta la veduta aerea con la modifica del tracciato stradale esistente, per le varie alternative di progetto. La minima modifica planimetrica sarà realizzata con medesima tipologia della strada forestale esistente (in terra battuta)</p>	<p>ELABORATO 03.INT</p>

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO
 "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

ACQUE SOTTERRANEE E SUPERFICIALI	27	Descrizione dei sistemi di allontanamento delle acque sotterranee eventualmente intercettate durante le fasi di scavo dell'intera opera;	Non vengono previsti sistemi di allontanamento delle acque sotterranee in quanto queste non verranno intercettate durante i lavori di costruzione del nuovo impianto.	par. 6.2.3 della Relazione A.INT.
	28	Definizione dei volumi idrici necessari per le attività dei diversi cantieri e delle aree di lavorazione con indicazione delle fonti di approvvigionamento individuate;	Si stima un consumo massimo di 5 m³/giorno per il consumo civile e di 20 m³/giorno per le attività di mitigazione delle polveri disperse con la movimentazione dei mezzi. Non si prevedono, a tal fine, prelievi da corpi idrici naturali.	par. 6.2.3 della Relazione A.INT.

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

29	Descrizione dei metodi di trattamento e smaltimento delle acque di lavorazione, acque di dilavamento e acque reflue prodotte in corrispondenza delle aree di cantiere e di lavorazione	<p>Le acque di lavorazione prodotte durante le fasi di getto del calcestruzzo vengono raccolte in appositi contenitori resi impermeabili mediante teli di plastica, predisposti nelle immediate vicinanze della zona di lavorazione. Tali acque saranno fatte decantare per consentirne la sedimentazione e quindi il successivo deflusso in ambiente quando risultano prive di ogni sostanza inquinante. Durante la fase di sbancamento il terreno potrebbe essere dilavato e convogliato dalle acque meteoriche, assieme ad altri detriti. Per evitare questo genere di inquinamento vengono previste idonee barriere rimovibili da sistemare attorno alle aree fisse di cantiere, nelle zone di movimento terra.</p> <p>Nelle aree di cantiere presso le stazioni è prevista l'installazione di servizi igienici chimici rimossi al termine dei lavori</p>	<p>capitoli 5, 6 e 7 della Relazione A.INT.</p>
----	--	---	--

30	<p>Riguardo alla fase di cantierizzazione per la costruzione della Stazione di Valle e dei sostegni R2 e S3 della nuova linea, si richiede di precisare se verrà rispettata una distanza minima tra le aree di cantiere ed il corso del torrente Dardagna e quali accorgimenti gestionali saranno messi in atto per evitare interferenze con i vicini tratti tombati e scoperti del torrente, tenendo presente che a monte della stazione di valle in stretta prossimità del Dardagna è previsto uno scavo per la realizzazione dei sostegni R1 e R2 (vedi pag. 15 della RTG ed elaborato EG05_2 profilo longitudinale).</p>	<p>La parte tombata del torrente Dardagna risulta a circa 40m dalla stazione di valle dell'impianto in progetto, a circa 21 m dal sostegno R2. Nessuna nuova costruzione insiste a una distanza inferiore a m 10 dall'asse del Torrente Dardagna. Durante la fase di sbancamento il terreno potrebbe essere dilavato e convogliato dalle acque meteoriche, assieme ad altri detriti. Per evitare questo genere di condizionamento vengono previste idonee barriere rimovibili da sistemare attorno alle aree fisse di cantiere. Inoltre per evitare la dispersione di acqua mista a cemento che si ha durante la fase di getto dei plinti, si prevede di utilizzare degli appositi contenitori resi impermeabili anche con teli di plastica, predisposti nelle immediate vicinanze della zona di lavorazione.</p>	<p>par. 4.3 e capitoli 5 e 6, par. 7.2.3 della Relazione A.INT.</p>
----	--	--	--

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

	<p>31</p>	<p>Analogamente si richiede di indicare, rispetto al corso del torrente, distanze minime ed accorgimenti gestionali per i cantieri relativi alle attività di demolizione delle linee Direttissima e Cupolino. In particolare, dall'analisi delle tavole prodotte, una delle due stazioni della linea Cupolino pare essere molto vicina al Dardagna.</p>	<p>Lo smontaggio della seggiovia "Direttissima" e della sciovia "Cupolino" – descritto nel paragrafo 3.1.1 dell'elaborato A.INT - non prevede lavorazioni che possano interferire con il torrente Dardagna. Infatti non sono previsti movimenti di terra (per la demolizione delle parti in calcestruzzo si esegue uno scavo minimo circoscritto al perimetro di fondazione fino ad una profondità di circa cm 30 che verrà colmato e ricoperto con materiale vegetale) e non vengono utilizzate malte cementizie o altre sostanze che possano provocare lo sversamento di liquami.</p>	<p>par. 3.1.1 della Relazione A.INT.</p>
<p>SCAVI</p>	<p>32</p>	<p>Secondo quanto riportato nel Rapporto Ambientale Preliminare "Le strutture di linea sono costituite da plinti di fondazione in calcestruzzo armato del volume medio di 20 m³, disposti su un piccolo strato di calcestruzzo magro dello spessore indicativo pari a cm 10, realizzati all'interno di scavi eseguiti con macchina escavatrice cingolata". Si chiede di precisare le profondità a cui si attesteranno tali scavi.</p>	<p>La profondità degli scavi dei plinti di linea è pari a circa m 2.10 - 2,30 (nella Figura 36 dell'elaborato A.INT se ne riporta una sezione tipo). La profondità precisa di scavo potrà essere definita in sede di progetto esecutivo.</p>	<p>par. 3.1.2. della Relazione A.INT.</p>

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO
"POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

33	Si ritiene opportuno valutare in maniera più esaustiva i volumi di scavo e di riporto del terreno per predisporre la struttura della stazione di monte situata presso il rifugio Duca degli Abruzzi e gli eventuali trasferimenti del materiale in eccesso (mezzi di trasporto, viabilità, prelievo o deposito, ecc.).	All'interno del cantiere i volumi di scavo e riporto risultano sostanzialmente bilanciati. Solo in fase di progettazione esecutiva si potranno definire in termini di maggiore dettaglio i volumi in questione. Relativamente alla stazione di monte il materiale proveniente dagli scavi verrà accantonato nell'area limitrofa a quella di lavorazione in modo da poter essere utilizzato per le successive fasi di rinterro in situ.	par. 5.2. della Relazione A.INT.
----	--	---	---

TERRE E ROCCE DA SCAVO	34	Presentare relazione tecnica che specifichi le modalità di scavo, deposito e riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo, comprensiva della stima dei quantitativi massimi, suddivisi nei rispettivi cantieri per la realizzazione di: stazione di valle, stazione intermedia, stazione di monte, sostegni, scavo in linea ed eventuali altre movimentazioni di terreno (es. modifica della strada forestale nei pressi della stazione di valle e collegamenti verso le piste esistenti dalla zona di sbarco della stazione di monte);	Vengono riportate le aree di scavo relativamente alle 5 zone in cui è stato suddiviso il cantiere. Per ogni zona sono dettagliati i volumi di movimento terra e rappresentate planimetricamente le superfici interessate.	par. 5.2. della Relazione A.INT.
-------------------------------	-----------	--	--	---

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

35	Presentare specifica planimetria nella quale siano individuate le aree di stoccaggio delle terre e rocce con riferimento ai rispettivi cantieri di produzione e di utilizzo;	Nell'elaborato A.INT si riporta la planimetria con le aree di stoccaggio delle terre e rocce da scavo (Fig. 77). Il materiale scavato all'interno del cantiere varrà totalmente riutilizzato per le operazioni di rinterro e ripristino rispettando quanto riportato nel D.Lgs. 152/06 art. 182 comma 1) lettera c). In sede di progettazione definitiva verrà redatto il "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti" secondo quanto disposto dall'art. 24 del D.P.R. 120/2017.	par. 5.2. della Relazione A.INT.
36	Si chiede di chiarire quanto riportato nel documento E_SPESA_QE.pdf al punto 7/7 relativamente all'utilizzo di materiale esogeno, in contrasto con un ripristino ambientale fatto totalmente con i materiali locali (riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo) come esplicitato all'interno del Rapporto Ambientale Preliminare.	Nel calcolo sommario della spesa, conformemente a quanto previsto per il livello di progettazione attuale, è stata considerata, per regola di buona prassi, la possibilità di dover utilizzare materiali drenanti aridi provenienti dall'esterno del cantiere per le sistemazioni finali delle aree di stazione	Elaborato E.INT

FASE DI DISMISSIONE	37	<p>Nel Rapporto Ambientale Preliminare non è stata descritta la fase di dismissione della sciovia "Cupolino" e della "Seggiovia Direttissima". Pertanto, non sono presenti gli elementi necessari alla valutazione degli impatti che potrebbero verificarsi in tale fase sull'ambiente, la flora e la fauna. Si ritiene pertanto necessario integrare la documentazione presentata con la descrizione delle modalità di dismissione degli impianti esistenti e le tempistiche di intervento</p>	<p>L'argomento è trattato nei paragrafi 3.1.1 e 6.1 dell'elaborato A.INT e ripreso, per la parte di competenza, nello Studio di incidenza ambientale</p>	A.INT.
----------------------------	-----------	---	---	---------------

PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A V.I.A. PER IL PROGETTO DELLA NUOVA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "POLLA - LAGO SCAFFAILOLO": I.INT SCHEDA SINTETICA DI RISPOSTA ALLA RICHIESTA DI INTEGRAZIONE DEL 17/07/2020

38	<p>Si chiede di precisare l'ubicazione dell'area di deposito dei rifiuti prodotti dallo smantellamento dei due impianti e le modalità di gestione di eventuali rifiuti liquidi (oli, liquidi idraulici, ecc.)</p>	<p>Le aree di deposito temporaneo dei residui prodotti dallo smontaggio dei due impianti sono quelle delle relative stazioni di valle.</p> <p>Le procedure di carico, trasporto e conferimento a discarica, saranno quelle previste dal D.Lgl.152/2006 e s.m.i., con raccolta differenziata dei diversi materiali catalogati secondo i vigenti codici CER (con prevalenza in peso per quelli riferibili al codice 020110).</p> <p>Per quanto ai rifiuti liquidi, sia i lubrificanti che gli oli idraulici saranno raccolti in contenitori appositi e conferiti a smaltitore autorizzato secondo le procedure di Legge. Il conferimento allo smaltitore autorizzato potrà avvenire direttamente dalle stazioni di valle dei due impianti da dismettere.</p>	<p>par. 6.1. della Relazione A.INT.</p>
----	---	---	--