

REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA
RÉGION AUTONOME DE LA VALLÉE D'AOSTE

COMUNE DI
COMMUNE DE
GRESSAN



ACCORDO DI PROGRAMMA
RIGUARDANTE LA SOSTITUZIONE DELLE
SEGGIOVIE KM 45 "PILA – GORRAZ" E KM 51
"COUIS - DRINK" MEDIANTE LA REALIZZAZIONE
DELLA NUOVA TELECABINA "PILA – COUIS" CON
ANNESSO PUNTO DI RISTORO PANORAMICO

VARIANTI AL PRG

ELABORATO PD.01.06.01.01

ottobre 2021



Sommario

1 - PREMESSE	3
2- INQUADRAMENTO DELLA VARIANTE	4
3. DESCRIZIONE QUALITATIVA E QUANTITATIVA DELLE SCELTE E DELLE MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE NON SOSTANZIALE E MODIFICA PROPOSTA	6
3.1. MODIFICHE LEGATE ALLA STAZIONE DI PARTENZA ed ALLA PRIMA STAZIONE INTERMEDIA "GORRAZ":	6
3.2. MODIFICHE LEGATE ALLA SECONDA STAZIONE INTERMEDIA COUIS 1 ED AL NUOVO TRATTO FUNIVIARIO	32
3.3. MODIFICHE LEGATE ALL'ULTIMO TRATTO DELLA TELECABINA E ALLA STAZIONE DI ARRIVO	40
3.4. ADEGUAMENTO DELLA TAVOLA "031_P2_Elementi, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica" IN RELAZIONE ALLE MODIFICHE DELLE PISTE DA SCI	45
3.4.1. MODIFICHE PREVISTE IN MERITO ALLE ESTENSIONI DELLE PISTE PREVISTE DALL'ACCORDO DI PROGRAMMA	46
3.4.2. ADEGUAMENTO DELLA TAVOLA 031_P2_Elementi, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica_ (TDA) ai nuovi accatastamenti avvenuti negli ultimi anni in modo da avere una cartografia definitiva del PRG aggiornata.	54
3.4.3. ADEGUAMENTO DELLA TAVOLA 031_P2_Elementi, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica_ (TDA) al nuovo progetto delle piste in fase di riclassificazione.	57
4. COERENZA CON IL PTP	62
4.1. CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE E LE NORME PER PARTI DI TERRITORIO DEL PTP	69
4.1.1. Legenda	69
4.1.2. Confronto	70
4.2 - CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE NON SOSTANZIALE E LE NORME PER SETTORI DEL PTP.	73
4.3 - CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE E LE DISPOSIZIONI DELLA LR 11/98	78
4.4 - CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE ED IL QUADRO URBANISTICO VIGENTE E LE NORME IN MATERIA AMBIENTALE.	85
5 -ALLEGATI	91

1 - PREMESSE

La variante sostanziale generale di adeguamento del PRGC al PTP ed alla legge regionale 11/98 del Comune di Gressan è stata approvata dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 375 del 28 marzo 2014.

La presente variante al P.R.G. riguarda il progetto previsto dall'Accordo di Programma tra Regione Valle d'Aosta, i comuni di Gressan e Cogne e la Pila S.p.a. che prevede la sostituzione delle seggiovie KM 45 "Pila – Gorraz" e KM 51 "Couis - Drink" mediante la realizzazione della nuova telecabina "Pila – Couis" con annesso punto di ristoro panoramico previsto alla stazione di arrivo alla "Platta de Grevon", le modifiche ai tracciati delle piste esistenti e l'adeguamento della viabilità e dei parcheggi in funzione degli altri interventi previsti.

Questo intervento, contemplato nel Piano Strategico Aziendale approvato dal Consiglio di Amministrazione della società Pila S.p.a. in data 29 ottobre 2019, è ora giunto alla fase definitiva della progettazione.

La società Pila S.p.A. in data 30/12/2019 sulla base di quanto previsto dall'art. 27 della l.r. 11/1998, ha formalmente richiesto all'Amministrazione regionale la convocazione di una conferenza di programma al fine di verificare la possibilità di concordare un Accordo di Programma finalizzato alla realizzazione dell'intervento di cui sopra, allegando la relativa documentazione progettuale di fattibilità.

A seguito delle predette verifiche, il Presidente della Regione, in qualità di promotore dell'Accordo di Programma in argomento, in data 07/12/2020, ha provveduto, ai sensi dell'art. 27, comma 1, lettera a), della l.r. 11/1998, a convocare, per la data del 23/12/2020, la conferenza di programma fra i rappresentanti di tutti gli enti ed amministrazioni interessati volta alla verifica della possibilità di concordare l'Accordo di Programma.

Grazie all'Accordo di Programma, di cui alla l.r. 20/2008, all'art. 27 della l. 142/1990, disciplinato agli artt. 26, 27 e 28 della l.r. 11/98, le procedure di approvazione delle varianti al Piano Regolatore risultano coordinate ed integrate con il procedimento di approvazione del progetto.

Ai sensi dell'art. 27 comma 2 l'Accordo di Programma può determinare varianti o modifiche degli strumenti urbanistici che, ratificati dal Consiglio comunale competente, vengono adottate con decreto del Presidente della Giunta regionale.

L'accordo, qualora adottato, determina le eventuali e conseguenti variazioni degli strumenti urbanistici.

La presente relazione è stata articolata secondo la Deliberazione della Giunta regionale n. 418 del 15 febbraio 1999, Parte II, lettera B1.

Ai sensi dell'articolo 12bis, comma 5, della l.r. 11/1998, che dispone la procedura di verifica di assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS) attribuendo alla Struttura regionale competente in materia il compito di verificare i possibili effetti significativi sull'ambiente della variante urbanistica ed esprimere conseguentemente un provvedimento di assoggettabilità, il Dirigente della Struttura valutazioni, autorizzazioni ambientali e qualità dell'aria, con il Provvedimento Dirigenziale n. 5573 in data 30-09-2021 ha dichiarato la non assoggettabilità a valutazione ambientale strategica (VAS), ai sensi dell'art. 12bis, comma 5, della l.r. 11/1998, della variante non sostanziale al PRG di Gressan, inerente l'accordo di programma promosso dal

Presidente della Regione, su iniziativa assunta dalla Soc. Pila s.p.a., per la realizzazione della nuova telecabina Pila-Couis in quanto:

- a livello strategico non sono stati rilevati effetti negativi significativi sull'ambiente tali da necessitare un approfondimento delle varianti urbanistiche in esame mediante un processo di VAS,
- le suddette varianti sono relative ad interventi che rivestono carattere di riqualificazione del comprensorio sciabile di Pila consentendo alla località di migliorare l'offerta turistica, senza per altro interferire, se non per una superficie minima, su ambiti esterni al domaine skiable esistente,
- la valutazione di compatibilità ambientale dei singoli interventi progettuali previsti sarà svolta in sede di procedura di VIA sulla base dell'analisi del progetto di dettaglio dei medesimi.

La presente Variante è stata adeguata al parere del Dipartimento soprintendenza per i beni e le attività culturali che ha richiesto di inserire alla Tab. 1.40 - Usi e attività dell'All. 1 per la destinazione d'uso G14 la nota (2):

"(2) È ammessa la realizzazione di un nuovo edificio con destinazione d'uso G14 come individuato con accordo di programma per la nuova telecabina "Pila Couis".

Come ribadito più volte dal Dipartimento programmazione, risorse idriche e territorio, la relazione della Variante è stata integrata sottolineando maggiormente la necessità di ricorrere alla procedura di deroga di cui all'art. 38, c. 12 della l.r. 11/1998: *"In caso di motivata necessità, la Giunta regionale con propria deliberazione, su proposta del Comune interessato, può autorizzare l'esecuzione di interventi diretti alla salvaguardia di rilevanti interessi economici e sociali. In tali casi, i progetti devono essere corredati di uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente e sull'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie"* per la realizzazione di alcuni interventi previsti dalla Variante che interessano ambiti vincolati a media ed elevata pericolosità .

2- INQUADRAMENTO DELLA VARIANTE

Con il presente capitolo si vuole dare un quadro sintetico delle opere previste, descrivendo le caratteristiche principali così come dedotte dal progetto, **rimandando agli elaborati progettuali ogni e qualsiasi approfondimento inerente all'inquadramento ambientale, archeologico e sismico, geologico e di vincoli presenti, procedura V.I.A., caratteristiche geometriche ed infrastrutturali dell'opera e documentazione fotografica.** Si richiama pertanto il progetto definitivo nel suo complesso.

L'intervento oggetto di variante al PRG ha origine nella scelta della Pila S.p.a di *"migliorare l'efficienza e l'appetibilità del sistema comprensorio nel suo insieme"* come si evince dal "Documento preliminare all'avvio della progettazione" redatto a cura della Pila S.p.a. (in corsivo le parti di relazione tratte dal documento):*"nel corso degli ultimi anni il comprensorio di Pila è stato interessato da importanti investimenti sulle piste da sci i quali hanno contribuito ad accrescere la competitività migliorando significativamente l'offerta turistica per la clientela, condizione indispensabile per mantenere il posizionamento sul mercato della stazione sciistica. Tali interventi, se da un lato hanno contribuito a migliorare la conformazione generale e quindi la fruibilità del comprensorio, ne hanno tuttavia enfatizzato lo squilibrio in termini di utilizzo degli impianti sia per la differente appetibilità delle piste servite che degli impianti stessi, alcuni dei quali non sono più in grado di soddisfare le aspettative di una clientela peraltro sempre più esigente. Al fine di migliorare l'efficienza e l'appetibilità del sistema comprensorio nel suo insieme, è quindi necessario "spostare" i clienti dalle code degli impianti alle piste, anche perché i lunghi tempi di attesa per la risalita danno una immediata percezione negativa alla clientela.*

La scelta strategica si è rivolta verso la sostituzione di **due impianti ad ammassamento fisso, e di un nastro trasportatore,** (KM45 "Pila – Gorraz" (detta Liaison) e KM51 "Couis – Drink" (detta Couis 1)) con la realizzazione di una nuova linea di arroccamento baricentrica rispetto all'estensione del comprensorio sviluppata su tre tratti. Per completare l'offerta l'intervento prevede la realizzazione di un nuovo punto ristoro nella stazione di arrivo alla Platta de Grevon .

La nuova telecabina, *"in virtù della presenza di due stazioni intermedie, consentirebbe di disporre di tre differenti linee di risalita e quindi, nella sostanza, di un ulteriore ed efficiente terzo impianto, andando così a migliorare sensibilmente la possibilità di utilizzo delle piste e, conseguentemente, la soddisfazione del cliente"*.

"Il nuovo impianto si posiziona su un tracciato che si sviluppa a partire dalla zona immediatamente a monte della stazione di arrivo della telecabina "Aosta-Pila" e del fabbricato ad uso uffici e biglietterie, andando a sostituire di fatto le attuali seggiovie Liaison e Couis 1 ma con una stazione di partenza situata alcune decine di metri più a valle della seggiovia Liaison e la stazione di arrivo in corrispondenza della partenza della pista n.27 "Platta de Grevon".

Con una lunghezza inclinata globale di circa 3900 metri ed un dislivello di circa 900 metri, la nuova telecabina (...) collegherà sciatori e pedoni, in arrivo da Aosta tramite la telecabina o provenienti dai parcheggi o dall'abitato di Pila, con le piste di sci del comprensorio inserendosi in un panorama già ampiamente attrezzato all'uso turistico invernale."

La nuova telecabina e il relativo ristorante panoramico rappresentano pertanto un passo obbligato per l'ampliamento sia quantitativo che qualitativo dell'offerta, nonché per il rafforzamento dell'affidabilità con l'innalzamento della quota del comprensorio.

Parallelamente agli interventi legati alla nuova telecabina, sono previsti i seguenti interventi complementari:

- sulle piste da sci, per adeguarle ai nuovi flussi di sciatori e migliorarne la fruibilità;
- sulla viabilità ed i parcheggi in adiacenza alla partenza della telecabina, in funzione della nuova urbanizzazione dell'area.

Al fine di valutare le ricadute urbanistiche delle opere in progetto e individuare le corrette modifiche sullo strumento urbanistico sono stati esaminati parallelamente al progetto definitivo:

- la tavola "031_P4_Zonizzazione, servizi e viabilità del PRG";
- le NTA e le tabelle normative delle singole sottozone interessate dal progetto al fine di ammettere gli interventi previsti, le destinazioni d'uso e le modalità di attuazione legati alla realizzazione del nuovo tronco funiviario e delle stazioni di partenza, intermedie e di arrivo;
- la tavola "031_P2_Elementi, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica" in quanto parallelamente alla nuova telecabina si prevedono nuovi tratti di pista con le relative opere complementari e l'ampliamento di alcune piste esistenti;
- il PST (Programma di sviluppo turistico) del Comune di Gressan;
- la cartografia motivazionale del PRG;
- i vincoli presenti;
- le indicazioni del PTP.

3. DESCRIZIONE QUALITATIVA E QUANTITATIVA DELLE SCELTE E DELLE MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE NON SOSTANZIALE E MODIFICA PROPOSTA

3.1. MODIFICHE LEGATE ALLA STAZIONE DI PARTENZA ed ALLA PRIMA STAZIONE INTERMEDIA "GORRAZ":

DESCRIZIONE QUALITATIVA E QUANTITATIVA DELLE SCELTE E DELLE MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

(estratto dal "Documento preliminare all'avvio della progettazione" redatto a cura della Pila S.p.a.)

La stazione di partenza

*"La stazione di partenza troverà collocazione nelle immediate vicinanze della stazione di arrivo della telecabina "Aosta – Pila", impianto di Trasporto Pubblico Locale di proprietà della Regione Autonoma Valle d'Aosta, affidata in gestione alla società Pila S.p.A., che collega la città di Aosta con la località turistica di Pila e che assicura **oltre il 60%** degli accessi al comprensorio.*

Questa andrà a posizionarsi a quota 1.800 m s.l.m circa in corrispondenza del tratto prativo situato al di sopra del muro di sostegno che costeggia la strada regionale adiacente al piazzale adibito a parcheggio.

La progettazione architettonica avrà l'obiettivo principale di raccordare la stazione di valle del nuovo impianto con la stazione di arrivo della telecabina "Aosta – Pila", sia funzionalmente, organizzando l'operatività delle porzioni dell'immobile attualmente adibito ad uffici – punto informazioni - biglietterie ed i flussi degli utenti, sia esteticamente, recuperando l'armonia complessiva del fabbricato, rispettando in particolare modo le seguenti specifiche prestazionali:

-valutare il posizionamento della stazione rispetto alla progressiva al fine di non penalizzare il passaggio della pista sul lato est, contenendo al tempo stesso il più possibile la distanza tra i piani di sbarco e di imbarco dei due impianti;

-prevedere idonei spazi, preferibilmente coperti, che possano fungere da accumulo per la coda dei passeggeri in salita ed in grado di organizzare una corretta gestione dei flussi dei pedoni in discesa e dei clienti provenienti dalle nuove biglietterie previste al livello inferiore e dalla stazione di arrivo della telecabina "Aosta – Pila";

-prevedere lo spostamento delle biglietterie e dell'ufficio capo cassiere, attualmente ubicati all'interno del fabbricato adibito ad uffici - punto informazioni – biglietterie, al piano stradale sottostante, con il contestuale spostamento della strada regionale sul lato opposto del piazzale adibito a parcheggio, al fine di decongestionare i flussi che oggi inevitabilmente si concentrano nei pressi dell'area antistante la stazione di arrivo della telecabina "Aosta – Pila" e di non penalizzare quindi il passaggio pedonale verso il nuovo impianto sul lato est del fabbricato, che continuerà a fungere anche da fronte piste. Annessi alle nuove biglietterie andranno altresì previsti un locale da adibire ad ufficio informazioni per l'accoglienza dei clienti (una postazione) nonché i servizi igienici per il personale dipendente, valutando il recupero funzionale di quelli esistenti che dovranno essere comunque sempre mantenuti anche a servizio del contiguo ufficio gare;

-riorganizzare funzionalmente i locali attualmente adibiti ad uffici – punto informazioni – biglietterie valutando, se necessario, lo spostamento dell'ingresso sul lato est del fabbricato al fine di evitare eventuali interferenze con le zone di accumulo per la coda dei passeggeri in salita. All'interno dei suddetti locali dovrà essere ricavato un nuovo ulteriore ufficio da destinare alla scuola di sci, indipendente e con accesso diretto dall'esterno, da ubicare preferibilmente nei pressi di quello esistente. Gli spazi adibiti ad ufficio - punto informazioni (front office) andranno riorganizzati

prevedendo due postazioni per il personale di front office oltre ad una postazione/ufficio per il personale tecnico e l'ufficio del direttore di stazione.

Gli uffici dei capi servizio e della scuola di sci esistenti dovranno essere mantenuti nelle attuali ubicazioni. Nell'ambito della suddetta riorganizzazione saranno altresì da prevedere alcuni spazi funzionali da adibire a deposito sci al fine di potenziare l'attuale offerta presente ad Aosta e a Pila nei pressi delle stazioni di attestamento della telecabina "Aosta – Pila";

-prevedere la realizzazione al piano superiore di nuovi volumi da destinarsi a servizi igienici pubblici che dovranno essere opportunamente dimensionati in funzione dei flussi attesi e preferibilmente ubicati nell'area adiacente al fabbricato situata sul lato ovest, attualmente inutilizzata. Questi dovranno essere accessibili anche dalle nuove biglietterie situate al livello inferiore e preferibilmente integrati all'interno dei volumi di collegamento tra i due livelli;

-riorganizzare e riqualificare l'accesso al comprensorio sciistico, attualmente garantito da una semplice scala metallica esterna di collegamento tra il parcheggio e le piste da sci, posizionando le nuove biglietterie e gli annessi locali di servizio all'intero di un unico volume che possa fungere anche da accumulo per la coda dei clienti in attesa andando ad utilizzare le superfici situate al disotto del piano di imbarco del nuovo impianto, conferendogli una valenza fortemente identitaria. Il collegamento tra i due livelli dovrà avvenire preferibilmente all'interno di spazi coperti prevedendo almeno un ascensore per l'accessibilità ai disabili motori e per il sollevamento di carichi in transito per la stazione di monte e mantenendo comunque un accesso esterno al livello superiore indipendente dalle biglietterie;

-gli impianti idrotermosanitari ed elettrici a servizio della stazione di valle del nuovo impianto funiviario e dei nuovi locali previsti in progetto dovranno allacciarsi ai punti di consegna e di distribuzione degli impianti esistenti posti a servizio della stazione di arrivo della telecabina "Aosta – Pila", previo eventuale adeguamento degli stessi;

...

Nei pressi della stazione di partenza del nuovo impianto sono già presenti le reti di sottoservizi necessarie."

Si dovrà in particolare modo prevedere la gestione dei flussi di utenti, i cui principali sono:

-sciatori (tendenzialmente principianti) provenienti da valle e diretti alla scuola di sci o alla salita della funivia Gorraz – Grand – Grimod o del tappeto "Baby Gorraz";

-pedoni provenienti da valle e diretti alle strutture ricettive del comprensorio;

-pedoni provenienti dalle strutture ricettive e diretti verso la telecabina "Aosta – Pila";

segregando i flussi in pista da quelli pedonali in salita e discesa dall'impianto, andando ad utilizzare quale via accesso e di esodo pedonale la strada poderale situata ad est della pista da sci ad una quota superiore e prevedendo l'accesso verso le piste da sci a monte dell'impianto.

Meno importante il numero degli utenti atteso in ingresso all'impianto sul ramo di salita ed in uscita sul ramo di discesa, anche se nel periodo estivo potrebbe essere previsto un transito superiore in tali direzioni."

Per maggiori dettagli si richiama il progetto definitivo nel suo complesso.

L'intervento previsto per la stazione di partenza sita in loc. Pila "Pessein" ricomprende l'ampliamento della struttura esistente con la realizzazione della nuova stazione di partenza che andrà a posizionarsi in corrispondenza del tratto prativo situato al di sopra del muro di sostegno che costeggia la strada regionale adiacente al piazzale adibito a parcheggio.

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova struttura unitaria di riferimento che funge da collegamento tra il piano stradale di arrivo ai piedi dell'attuale muro di contenimento al lato della strada e la quota di partenza della telecabina e da fulcro visivo per il comprensorio.

La realizzazione della nuova telecabina è un primo passo verso la valorizzazione della struttura urbana di Pila e la creazione di una Piazza mutilivello e di una "porta di ingresso" dell'intero complesso sciistico di Pila.

Oltre alla struttura funzionale alla telecabina, nel nuovo volume sono previste: le casse, l'infopoint, l'ufficio del capo cassiere, i servizi igienici del personale, i servizi igienici pubblici, il magazzino per il ristorante della stazione di monte e uno spazio commerciale piuttosto grande (250 mq circa) dedicato a deposito per l'attrezzatura sciistica ed uno dedicato al noleggio delle mountain bike e delle attrezzature accessorie: un servizio importante per la fruizione estiva del comprensorio.

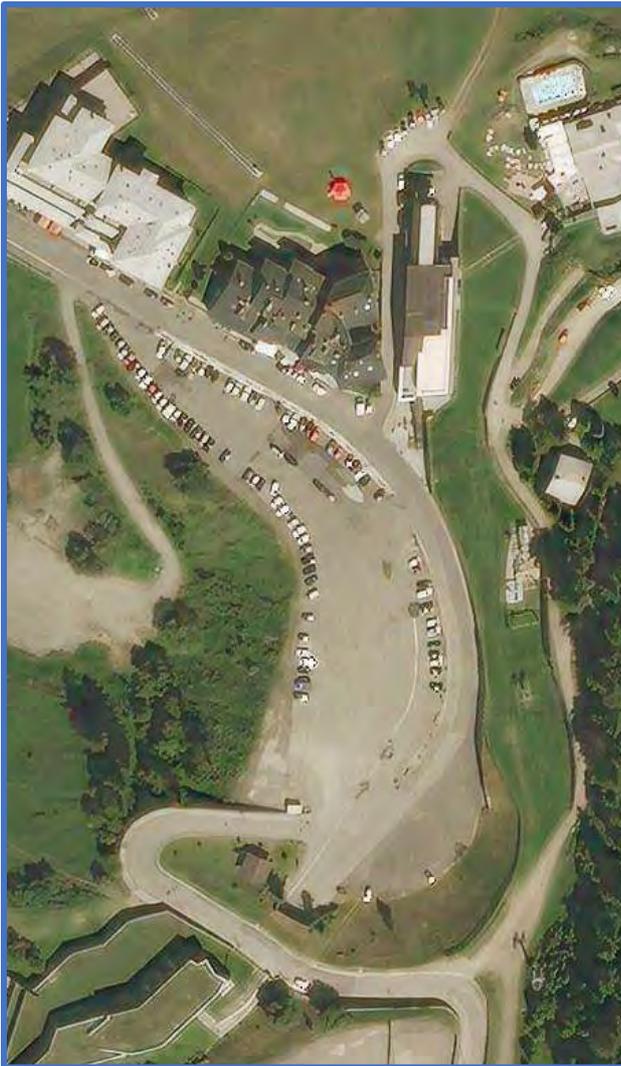
La realizzazione del nuovo impianto farà sì che quest'area diventerà un punto di scambio per raggiungere gli impianti sciistici per chi arriva con la telecabina o con la macchina sia per i residenti.

La riqualificazione ambientale e paesaggistica dell'area prevede infatti anche lo spostamento della strada che ribalta sostanzialmente la posizione degli spazi del parcheggio attualmente collocati ad ovest della carreggiata e la loro ristrutturazione e sistemazione paesaggistica.

"Il primo atto di "ordine" dell'assetto urbanistico verrà realizzato con lo spostamento della strada comunale che attualmente lambisce la cortina edilizia e il muro terrapieno a sostegno della pista 15. Lo spostamento della strada verso Ovest consentirà di creare un ampio spazio di rispetto pedonale a vantaggio della accessibilità alla stazione e di rendere più diretto il rapporto tra il parcheggio automobilistico e la stessa." Estratto dalla Relazione del Progetto funiviario architettonico.

A seguire due immagini che rappresentano la situazione esistente e la situazione di progetto per l'area della stazione di partenza sempre tratte dalla Relazione di cui sopra.

REGIONE AUTONOMA VALLE D' AOSTA COMUNE DI GRESSAN
ACCORDO DI PROGRAMMA NUOVA TELECABINA "PILA-COUIIS"
VARIANTE AL PRG
RELAZIONE ILLUSTRATIVA



Situazione attuale

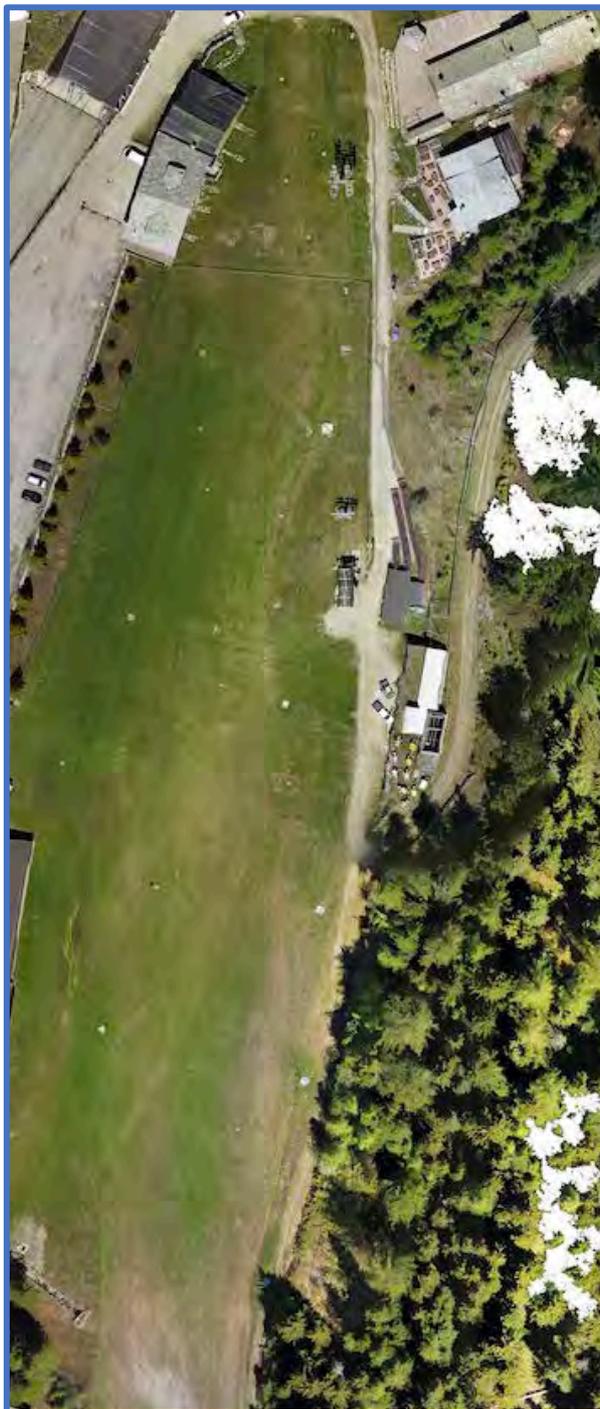


Situazione in progetto



Estratto dalla tavola di Progetto della stazione di partenza

Prima Stazione intermedia



Ortofoto dell'area di intervento tratta dalla documentazione del Progetto fornita da Alpteam



Fotoinserimento della nuova stazione GORRAZ (redazione Alpteam)

“Le stazioni saranno tutte del tipo “aperto”, con accesso diretto all’area sciabile senza la necessità di costruire fabbricati, salvo le cabine di comando e il magazzino veicoli situato presso la stazione doppia-motrice, e pertanto l’impatto che ne deriva sul territorio circostante è molto ridotto. (...)

Per quanto riguarda la prima stazione intermedia posta in località Gorraz, situata all’incirca in corrispondenza della attuale stazione motrice della seggiovia Pila – Gorraz “Liaison”, avrà lo scopo di permettere la discesa e la salita dei viaggiatori per accedere alla scuola di sci, alla seggiovia Leissè, alla funivia Gorraz – Grand Grimod, al campetto del Baby Gorraz e ai nastri trasportatori. Utile sia agli sciatori che ai turisti non sciatori in quanto fondamentale collegamento anche alle attività commerciali e di ristorazione adiacenti.

Gli interventi previsti sono la demolizione della struttura esistente e la ricostruzione della nuova struttura del tipo “aperto”, con accesso diretto all’area sciabile senza la previsione di nuovi fabbricati, salvo le cabine di comando.

A seguire l’estratto della tavola “031_P4_zonizzazione_servizi e viabilità” dell’area di inserimento dell’intervento dalla stazione di partenza alla prima stazione intermedia _ Scala 1:5.000 _ con evidenziati in lilla la linea della telecabina e l’ingombro delle nuove stazioni ed in rosso i nuovi sostegni di linea.

REGIONE AUTONOMA VALLE D' AOSTA COMUNE DI GRESSAN
ACCORDO DI PROGRAMMA NUOVA TELECABINA "PILA-COUIIS"
VARIANTE AL PRG
RELAZIONE ILLUSTRATIVA



CONFRONTO DEL PRG CON L'INTERVENTO PREVISTO

L'area di sviluppo del progetto dalla stazione di partenza alla prima stazione intermedia si inserisce a cavallo delle due sottozone **Eh4** "Bettere, Gorraz Plan Praz" e **Bd1** "Pila", attraversa la **sottozona Eb5** "Gorraz Dessus" fino ad arrivare alla prima stazione intermedia situata in prossimità della scuola sci e del centro ricettivo della stazione a quota 1.870 m s.l.m. circa, inserita ancora nella sottozona **Eh4** "Bettere, Gorraz Plan Praz".

Riassumendo, in questa prima parte è importante che gli interventi e le destinazioni d'uso previste dal progetto siano coerenti con quelli ammessi nelle sottozone di cui sopra.

Si prevedono pertanto le seguenti modifiche:

- **Punto 1)** adeguamento degli interventi e delle destinazioni d'uso previste per la realizzazione della stazione di partenza della nuova funivia, della prima stazione intermedia e dei relativi sostegni di linea della telecabina, per gli interventi inseriti nella sottozona **Eh4** "Bettere, Gorraz Plan Praz".

MODIFICHE PROPOSTE

Elaborato 031_NTA_All1_sottozone_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.36_ Sottozona Eh4

-nella **tabella 1.36** relativa agli usi e attività - modalità di azione e di intervento - condizioni operative e parametri urbanistici per la sottozona Eh4 "Bettere, Gorraz, Plan Praz", è prevista la nuova costruzione di cui all'art. 8 punto c9 "costruzione di nuove strutture edilizie e di ogni altro nuovo manufatto emergente dal terreno e diverso da quelli previsti ai precedenti punti;" per destinazioni d'uso di cui all'art. 10 comma 1 lettera K4) impianti di trasporto a fune. La precisazione che i parametri urbanistico edilizi possono essere realizzati in modo "Funzionale all'attività ammessa" ed è pertinente con quanto previsto.

Si prevede l'integrazione della tabella con

- l'intervento di cui all'art. 8 punto **c10: ampliamento di strutture esistenti oltre i limiti di cui b3 e b4** ; "Limitatamente per usi K4, K5 inerenti la pratica dello sci alpino"; e, in merito agli usi previsti: "**Limitatamente per usi previsti dal progetto della nuova telecabina Pila Couis individuati con l'accordo di programma**";
- la destinazione d'uso di cui all'art. 10 comma 1 punto **K6) attività ricreative e per l'impiego del tempo libero, richiedenti strutture per impianti o servizi.**

Ogni nuovo intervento previsto è vincolato all'Accordo di Programma.

in rosso le modifiche previste

MODIFICHE PROPOSTE

Elaborato 031_NTA (TDA)

Art. 46 comma 27

Il comma 27 viene integrato in modo da recepire gli interventi previsti dall'Accordo di Programma.

ESTRATTO DELLE 'ART. 46 COMMA 27:

Dopo le prescrizioni previste per il comparto "g" si introduce un nuovo punto:

"-Nella sottozona Bd1 sono ammessi tutti gli interventi previsti dall'Accordo di Programma relativo alla realizzazione della nuova telecabina Pila Couis.

Gli interventi nella sottozona Bd1*, da attuare nei limiti di cui alla Tabella di sottozona 1.10, richiedono la preventiva predisposizione di PUD **ad esclusione di quelli individuati con l'Accordo di Programma per la nuova telecabina Pila Couis."**
(in rosso le modifiche previste)

Elaborato 031_NTA_All1_sottozone_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.10 Sottozona_Bd1

La tabella 1.10 viene integrata con la destinazione d'uso di cui all'art. 10 comma 1 lettera **K4) impianti di trasporto a fune** delle NTA in quanto è prevista la realizzazione di parte della stazione di partenza della nuova telecabina e della prima porzione del tracciato della telecabina stessa con i suoi sostegni di linea.

Vengono inoltre inserite due note:

XI) nella sottozona Bd1 è la realizzazione di un nuovo edificio con la destinazione d'uso K4 stazione di partenza della nuova telecabina Pila Couis e i relativi servizi, uffici e accessori, individuato dall'accordo di programma per la nuova telecabina Pila Couis

(XII) sono ammessi tutti gli interventi previsti dall'accordo di programma per la realizzazione della nuova telecabina Pila Couis.

REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA COMUNE DI GRESSAN
 ACCORDO DI PROGRAMMA NUOVA TELECABINA "PILA-COUIIS"
 VARIANTE AL PRG
 RELAZIONE ILLUSTRATIVA

TAB. 1.10		TABELLE DI SOTTOZONA																		
SOTTOZONA: Bd (*) destinata prevalentemente alle attività ricreative turistiche Sistema ambientale SIT sat (**)		USI ED ATTIVITA' - MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO - CONDIZIONI OPERATIVE					PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI													
Sigla	Località	Usi e attività art. 10 NTA	Interventi di riqualificazione art. 8 NTA	Modalità di azione e di intervento		Condizioni operative	ST Superficie territoriale (m²)	SF Superficie fondiaria (m²)	I Densità fondiaria (m²/m)	S _{ur} Superficie urbanistica (m²)	I _{max} Densità fondiaria massima (m²/m)	RC Rapporto di copertura (m²/m)	H Altezza		N Numero dei piani		DF Distanza tra fabbricati (m)	DC Distanza dai confini (m)		
				Interventi di modificazione, completamento e potenziamento art. 6 NTA	Interventi di nuova costruz. e altri interventi art. 8 NTA								H _g massima in gronda (m)	H _m massima edificio (m)	N _{normali} normali (m²/m)	N _{con sottotetto} con sottotetto (m²/m)				
Bd1*	PILA (CHACARD, PESSEN, PERCHU, POS)	USI PERMANENTI a (1)			c1, c2, c3, c1bis	pc-sola	330 999	264 106		esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	esistente e, per m.e. con PUD (m²)	
Bd2	PILA	D1		b1, b2, b3		pc-sola	12 861	12 861	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	
Bd3	PILA	Dbis			c5, c6, c7, c8, c9 (h), c10, c12, d	pc-sola o PUD (S)	1 976	1 976	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	
Bd4	PILA	MTERRANEO AG. E1 (r), E1bis					5 976	5 976	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	
Bd5	PILA	COMMERCIALI F1, F2 TURISTICO-ALBERGHI G1, G2, G3, G4, G5, G6, G7 (h), G12 (p), G14 SPORTIVO-RICREATIVI K1, K2 K3, K4 (D) K5, K6 PUBBLICI M1, M2 ALBERGHI N1, N2 NB (z)				T1, T2 PUD	3 010	3 010	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	
TOTALE SOTTOZONA							354 821	287 928												

PRESCRIZIONI SPECIFICHE

per le SOTTOZONA:

- Le porzioni di sottozona interferenti con gli ambiti inedificabili, sono soggette alle limitazioni, di cui al TITOLO II, CAPO V delle NTA.
- Le presenti sottozona sono normate all'art. 46 delle NTA. Valgono le prescrizioni generali di cui all'art. 43.
- Gli "usi e le attività" e le "modalità di azione e di intervento", devono tenere conto degli equilibri funzionali con le relative limitazioni, di cui agli artt. 11, 12, 13, 14, 15 e 16 delle NTA.
- L'accessibilità veicolare delle sottozona Bd3, Bd4 e Bd5 è limitata al periodo estivo.
- Nella sottozona Bd1* gli "usi e le attività", nonché le "modalità di azione e di intervento", delle porzioni di sottozona interferenti con zona di rispetto assoluto, di rispetto e di protezione di sorgente, sono soggetti alle limitazioni, di cui all'art. 29 delle NTA.
- Nelle sottozona Bd2 e Bd3, gli "usi e le attività", nonché le "modalità di azione e di intervento", sono soggetti alle limitazioni, di cui all'art. 29 delle NTA essendo le sottozona completamente interferenti con zona di protezione di sorgente.
- Nessuna interferenza con la zona di rispetto cimiteriale (v. Tav. P2), di cui all'art. 38 delle NTA.
- Le "modalità di azione e di intervento", devono tenere conto di eventuali ulteriori limitazioni imposte dallo strumento urbanistico (ad es. presenza di componenti strutturali del passaggio, ecc.).
- Nelle sottozona Bd è sempre ammessa la realizzazione di infrastrutture puntuali e/o a rete di interesse pubblico (acquedotti, fognature, ecc.)

per gli USI ed ATTIVITA':

- Per usi ed attività esistenti, in contrasto con quelli ammessi nella sottozona, valgono le limitazioni di cui all'art. 69 delle NTA.
- (1) Limitatamente ad usi ed attività produttive artigianali di interesse prevalentemente locale, esistenti, per le quali è obbligata l'eliminazione degli eventuali fattori inquinanti anche sotto l'aspetto del rumore. Ammissibili nuovi usi ed attività produttive artigianali, purché non inquinanti anche sotto l'aspetto del rumore, non richiedenti spazi esterni di deposito e solo previa deliberazione favorevole da parte del C.C. La deliberazione del C.C. non è richiesta per il settore alimentare (ad es. pizza al taglio, produzione gelati, ecc.) e per quello a servizio delle abitazioni (parrucchiere, ecc.).
- (2) Limitatamente alla sottozona Bd1*.
- (6) Limitatamente alla sottozona Bd1*, solo nel caso di cambio di destinazione d'uso da Dbis.

per le MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO:

- (3) Il cambio di destinazione d'uso (a12) sarà assentibile nei rispetto di quanto segue:
 - da uso abitativo esistente (D e Dbis), ammesso cambio di destinazione d'uso a favore di qualsiasi altro uso/attività ammesso nella sottozona,
 - da uso artigianale esistente (E), ammesso cambio di destinazione d'uso a favore di qualsiasi uso/attività ammesso nella sottozona, con esclusione dell'uso abitativo (D e Dbis),
 - da uso commerciale esistente (F), ammesso cambio di destinazione d'uso a favore di qualsiasi uso/attività ammesso nella sottozona, con esclusione dell'uso abitativo (D e Dbis),
 - da uso alberghiero esistente (G1, G2, G3), ammesso cambio di destinazione d'uso a favore di uso extralberghiero (G4 e G5); non ammessa trasformazione di alberghi (G1) in RTA (G2)
 - da uso extralberghiero esistente (G4, G5, G6), ammesso cambio di destinazione d'uso a favore di uso/attività commerciale (F) o alberghiero (G1, G2, G3).

Gli usi ed attività pubbliche sono sempre assentibili.

REGIONE AUTONOMA VALLE D' AOSTA COMUNE DI GRESSAN
 ACCORDO DI PROGRAMMA NUOVA TELECABINA "PILA-COUIIS"
 VARIANTE AL PRG
 RELAZIONE ILLUSTRATIVA

- (4) Costruzione di nuove strutture edilizie, limitatamente alle sottozone Bd1*, Bd3 e Bd4 per gli usi e le attività di cui rispettivamente alle successive note VIII, IX e X e secondo le prescrizioni in tali note specificate
- per le **CONDIZIONI OPERATIVE**:
- (5) Per la sottozona Bd1*, i presenti interventi saranno assentiti previo PUD di iniziativa pubblica o privata esteso all'intera sottozona
- per i **PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI**:
- (I) Valore tenico non prescrittivo bensì puramente indicativo, derivante dal prodotto della Densità fondiaria (I) per la Superficie fondiaria di sottozona (SF) spazzata libera da eventuale edificazione esistente
- (II) La Superficie urbanistica (Sur) riservata o da riservare alla destinazione d'uso prevalente, non inferiore alla percentuale di cui all'art. 43 delle NTA rispetto all'irreducibilità della sottozona
- (III) Sono fatte salve le situazioni edificazione esistenti o in corso di realizzazione alla data di adozione della presente variante sostanziale al PRG
- (IV) vd. RE
- (V) Con altezza massima non superiore a quella dell'edificio adiacente esistente
- (VI) Le altezze massime, in grado e totale degli edifici, possono essere integrate in presenza di piani seminterrati (art. 70bis, comma 9 delle NTA)
- (VII) vd. NTA, art. 18, comma 7 e art. 73, comma 5
- (VIII) Costruzione di nuove strutture edilizie, previo PUD di iniziativa pubblica o privata esteso all'intera sottozona, da redigere secondo i seguenti indirizzi:
- **COMPARTO a**
 Creazione di una "piazzetta" all'arrivo della telecabina.
 Creazione di una "promenade panoramica" tra l'arrivo della telecabina e il centro sportivo ricreativo esistente "sp6", anche mediante costruzione di nuove strutture edilizie con Sur indicativamente di circa 500 m², ad uso misto artigianale (E, concesso alla pratica dello sport, ad es. noleggio sci, ecc.), commerciale (F), ristorante (G14), sportivo ricreativo (K) e pubblico (M). Sviluppo a livello strada e sotto il livello della pista di sci.
 Ammissibili contestuali attività pubbliche con Sur indicativa di circa 500 m²
- **COMPARTO b**
 Riqualificazione area a parcheggio pubblico esistente pa26.
 Previsione di nuova area camper (G12) indicativamente di circa 5.000 m² con riqualificazione area adiacente alla chiesa e parcheggio pubblico esistente pa73 a servizio della stessa con particolare attenzione alle eventuali interferenze; possibilità di strutture interne di servizio.
 Eventuale nuovo collegamento viabile da comparto a
- **COMPARTO c**
 Per riqualificazione dell'edificio esistente, ammissibile nuova Sur ad uso Albergo (G1) non sup. a 1.000 m², con:
 - n° max piani: 4+sottotetto
- **COMPARTO d**
 Ammissibile nuova Sur ad uso Albergo (G1) o RTA (G2) non sup. a 4.300 m², con:
 - n° max piani: 4 piani + eventuale sottotetto. Quota di estradosso del colmo non emergente rispetto al piazzale pa25 e volumi integrati nel profilo del terreno esistente con emergenza max di due piani.
 Ammissibile nuovo centro benessere verso confine Ovest comparto, con Sur max di 2.000 m², n° 2 livelli al di sotto del terreno delle piste a monte.
- **COMPARTO e**
 Ammissibile nuova Sur ad uso Abitativo (D1 e/o Dbis) non sup. al 10% della Sur dei nuovi alberghi G1 ammissibili nei comparti "a" e "d", con:
 - unità abitative (alloggi): max n° 8 - ricettività max 32 posti letto;
 - n° max piani: 2+sottotetto. Sviluppo al di sotto del livello della strada.
 L'Ammissibilità è condizionata alla realizzazione delle nuove strutture alberghiere di cui ai comparti "a" e "d"
- **COMPARTO f**
 Ammissibile nuova Sur ad uso Residenza Turistica Alberghiera - RTA (G2) e commerciale (F1), non sup. a 2.345 m², con distribuzione planivolumetrica a villaggio, con:
 - n° max piani: 2+sottotetto
- **COMPARTO g**
 Ammissibili interventi di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e delle aree esterne.
 Ammissibile riqualificazione e potenziamento del distributore di carburanti esistente nell'ottica di una razionalizzazione del servizio offerto.
- L'attuazione del PUD per la sottozona Bd1 potrà avvenire in tre diverse fasi, attuabili anche in tempi diversi, individuate sulla tavola P4b3 zonizzazione servizi e viabilità nelle tre macroaree 1, 2, 3.
- (IX) Ammissibile nuova Sur ad uso extralberghiero di affittacamere (G8), non superiore a 250 m²
- (X) Ammissibile nuova Sur ad uso albergo (G1) non superiore a 2.400 m²
- (XI) nella sottozona Bd1 è la realizzazione di un nuovo edificio con la destinazione d'uso K4 (stazione di partenza della nuova telecabina Pila Couis con i relativi servizi, uffici e accessori) individuata dall'accordo di programma per la nuova telecabina Pila Couis
- (XII) sono ammessi tutti gli interventi previsti dall'accordo di programma per la realizzazione della nuova telecabina Pila Couis.
- (*) Parti del territorio comunale ... totalmente o parzialmente edificate e infrastrutturate ... destinate prevalentemente alle attività ricettive turistiche.
- (**) SIT_sst = SISTEMA INSEDIATIVO TRADIZIONALE - Sottosistema a sviluppo turistico - (NAP'1P art. 17)

Per una migliore comprensione della tabella si rimanda all'allegato PD.01.06.01.02_COMUNE DI GRESSAN_031_NTA_All 1_Tabelle_Dati_Rel(TDA)

- **Punto 3_ Viabilità modificata e rimodulazione dei parcheggi esistenti**

La viabilità prevista dal P.R.G esistente viene modificata in due tratti.



Ortofoto delle aree di intervento _ tratta dal sito SCT Outil della RAVA

Vincoli presenti:

- Le aree sono soggette al vincolo paesaggistico di cui all'art. 136 del D. lgs. 42 del 22/01/2004 (Zona di Pila). Gli interventi sono ammessi previo parere.
- Le aree sono soggette al vincolo idrogeologico
- Le aree sono ricomprese in fascia "F3 - aree dissestate di bassa pericolosità - Terreni rischio frana"
- degli ambiti inedificabili di cui all'art. 35 comma 1 della L.R. 11/98.



Art. 35 comma 1 frane scala 1:5000 – tratta dal sito SCT Outil della RAVA

Tale ambito non va ad interferire con la modifica prevista dalla variante.

In base alla Normativa vigente, Delibera di Giunta Regionale D.G.R. n°2939/2008, che cambia i criteri di valutazione delle prescrizioni delle Cartografie Prescrittive di Sintesi redatte ai sensi della L.R. 11/98, si evince che l'ipotesi progettuale in oggetto è AMMISSIBILE SENZA la necessità di

ottenere la deroga da parte della Giunta Regionale, sulla scorta di quanto viene specificato al Capitolo II paragrafo C.3) della suddetta D.G.R.:

“Nelle aree a bassa pericolosità di cui all’art. 35, comma 1 – F3, è consentito ogni genere di intervento, edilizio ed infrastrutturale; nel caso di interventi di nuova costruzione, i relativi progetti devono essere corredati da uno specifico studio sulla compatibilità dell’intervento con i fenomeni idraulici, geologici e idrogeologici che possono determinarsi nell’area, e di verifica dell’adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie.”

PRIMO TRATTO DI VIABILITA'



Ortofoto dell’area oggetto di intervento tratta dal sito SCT Outil della RAVA

In un primo la SR18 viene traslata rispetto al grande parcheggio esistente (Pa26) per esigenze funzionali e di valorizzazione dell’area adiacente della partenza della nuova telecabina. Gli attuali posti auto vengono rimodulati in funzione della nuova viabilità e della Piazzetta multilivello prevista con il nuovo volume della telecabina.

Il nuovo tratto stradale sarà lungo 249 m (43 m più corto del tracciato esistente).

Con la Strada regionale traslata e il nuovo progetto della telecabina, il parcheggio Pa26 esistente viene suddiviso in tre parcheggi (Pa77, Pa78 e Pa79) due ad est ed uno ad ovest della strada, ed il

Parcheggio Pa38 esistente viene inglobato nel nuovo parcheggio individuato (si rimanda allo stralcio della tavola della zonizzazione del P.R.G. seguente per una maggiore comprensione della variante). Attualmente il Pa26, descritto nell'Allegato "031_NTA_All 2_Servizi e attrezzature (TDA)", ed individuato cartograficamente nella tavola 031_P4_Zonizzazione, servizi e viabilità del P.R.G., risulta privato ad uso pubblico, con Superficie totale pari a 8.528,34 m2 e con una capienza pari a 296 posti auto (il numero di parcheggi in realtà, a seguito di una verifica sul posto, risulta essere pari a **243** posti auto) e il Pa38 risulta privato ad uso pubblico, con Superficie totale pari a 782,05 m2 e 27 posti auto (la capienza reale risulta essere di **34** posti auto) per un totale oggettivo di **277 posti auto attuali** (243+34). Il nuovo progetto della strada prevede pertanto la creazione di tre parcheggi, inseriti in un contesto verde e valorizzato da percorsi pedonali, così identificati:

Pa77 con superficie totale pari a 1378,00m2 con **50** posti auto totali di cui 4 per disabili.

Pa78 con superficie totale pari a 1208,00m2 con **34** posti auto totali di cui 1 per disabili.

Pa79 con superficie totale pari a 1088,00m2 con **33** posti auto totali di cui 3 per disabili.

Totale posti auto

Il numero di posti auto risultante dalla suddivisione del parcheggio esistente (Pa26) e dall'eliminazione del Pa38 risulta così ridotto in numero: i due nuovi parcheggi previsti prevedono **117** posti auto contro i **277** esistenti.

Il progetto di traslazione della viabilità prevede la realizzazione di un parcheggio sull'area della strada dismessa e su alcune aree laterali. Il nuovo parcheggio, individuato con il codice **Pa80**, sarà parte integrante della sistemazione del Pa26, con una superficie totale pari a 1632,00m2 per **70 nuovi** parcheggi.

In totale i posti auto dopo l'intervento saranno **117 + 70 = 187**.

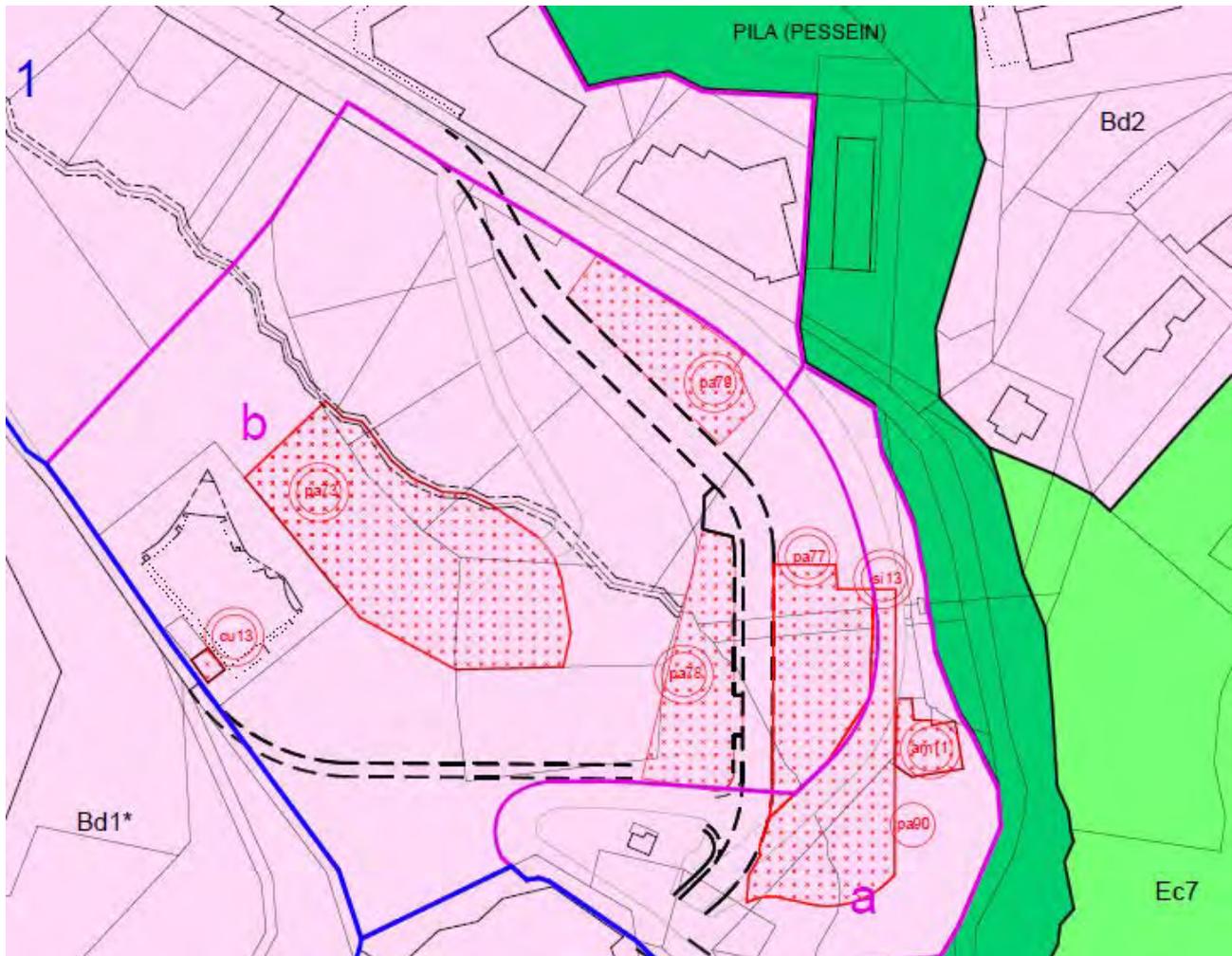
MODIFICHE PROPOSTE

ESTRATTO DELLA TAVOLA "031_P4_zonizzazione servizi e viabilità" - vigente
scala 1:1000



ESTRATTO DELLA TAVOLA "031_P4_zonizzazione servizi e viabilità"
con individuati i parcheggi previsti dalla variante e la modifica del tracciato stradale

scala 1:1000



A seguito delle modifiche di cui sopra l'elaborato **031_NTA_All 2_Servizi e attrezzature (TDA)** viene **aggiornato di conseguenza:**

n	tipo	Zona PRG	Località	Infracomunale	comunale	Sovra-comunale	Esistenti	Previsti	Superfici e	Posti auto	Posti auto H	Totale Posti auto
26	Parcheggio privato di uso pubblico	Bd1*	Pila (Pessein)	X	X	X	X		8.528,34	296		296
38	Parcheggio privato di uso pubblico	Bd1*	Pila (Pessein)	X	X	X	X		782,05	27		27
77	Parcheggio privato di uso pubblico	Bd1*	Pila (Pessein)	X	X	X	X		1378,00	46	4	50
78	Parcheggio privato di uso pubblico	Bd1*	Pila (Pessein)	X	X	X	X		1208,00	33	1	34
79	Parcheggio privato di uso pubblico	Bd1*	Pila (Pessein)	X	X	X	X		1088,00	30	3	33
80	Parcheggio privato di uso pubblico	Bd1*	Pila (Pessein)	X	X	X		X	1632,00	70	0	70

In rosso i parcheggi eliminati

SECONDO TRATTO DI VIABILITA'



Ortofoto dell'area oggetto di intervento tratta dal sito SCT Outil della RAVA

La modifica oggetto di Variante urbanistica è legata alla necessità della Pila S.p.a. di procedere con l'adeguamento funzionale della Pista n. 15 con conseguente modifica della viabilità privata adiacente all'area di intervento.

La necessità di allargare e rettificare la pendenza del tratto di pista contemplato in questo progetto è legata alla previsione di un importante aumento dei flussi di sciatori in questo tratto di rientro in quanto si prevedono flussi di sciatori principianti in ricircolo sulle stazioni intermedie del nuovo impianto che si sommeranno agli sciatori di ogni livello che utilizzeranno tale tracciato come rientro verso la stazione di monte della telecabina Aosta – Pila.

L'attuale conformazione della pista, oltre che essere di larghezza insufficiente, porta attualmente gli sciatori principianti a fermarsi prima di affrontare un tratto più acclive, creando potenziali situazioni di pericolo.

Con la correzione del profilo longitudinale, andando ad eliminare l'attuale repentino cambio di pendenza e regolarizzandone la pendenza sull'intero tratto, si prevede di andare ad uniformare le velocità del flusso di sciatori al fine di aumentarne la sicurezza nonché di aumentare la portata della pista rendendone l'intera larghezza in progetto sempre disponibile al flusso degli utenti.

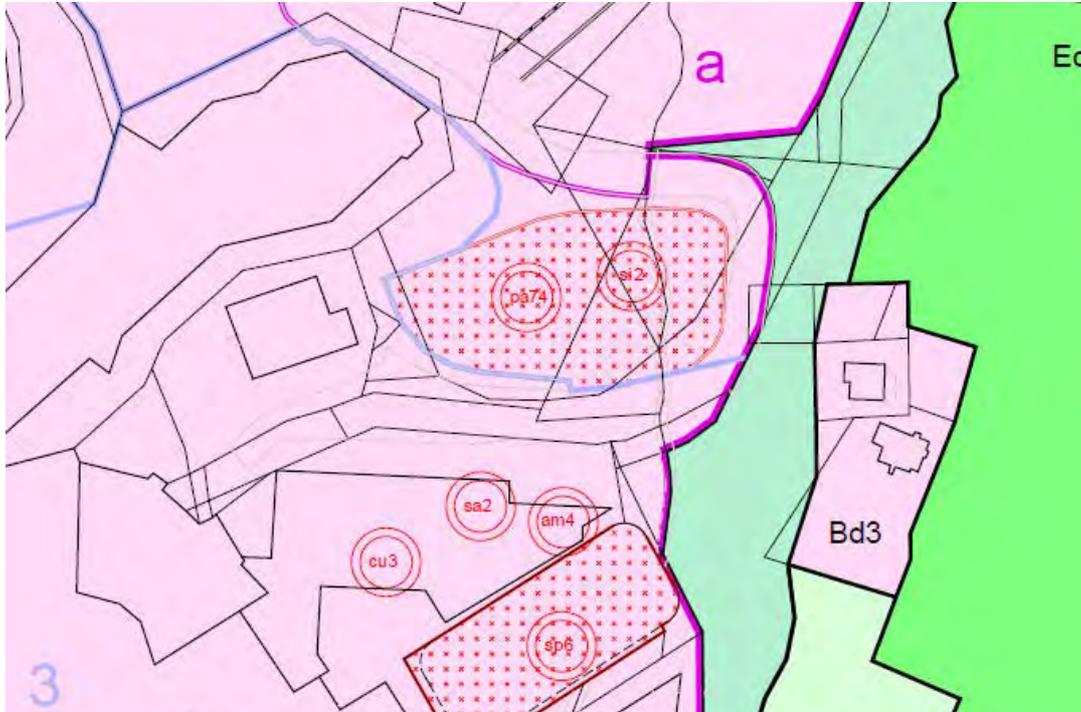
L'intervento di adeguamento funzionale della pista n.15, ..., prevede la realizzazione di un tratto stradale che si diparte dalla strada asfaltata poco prima della curva adiacente all'attraversamento estivo della pista, prevedendo una sostanziale e radicale modifica della strada di accesso al parcheggio superiore, eli-superficie e pattinaggio.

(tratto dalla Relazione del Progetto della Pista n. 15)

Il parcheggio esistente Pa74 viene ridotto a 1597, 00 m2. Il numero dei posti auto esistenti rimane invariato in quanto l'area viene riorganizzata in modo funzionale.

MODIFICHE PROPOSTE

ESTRATTO DELLA TAVOLA "031_P4_zonizzazione servizi e viabilità" – vigente
scala 1:1000



ESTRATTO DELLA TAVOLA "031_P4_zonizzazione servizi e viabilità" in variante
scala 1:1000



CONCLUSIONI

La modifica del numero di parcheggi è una conseguenza della valorizzazione dell'area ed è una necessità legata al nuovo tracciato stradale.

Più in generale si può affermare che la riduzione del numero di posti auto non è rilevante ai fini degli equilibri funzionali del PRG di Pila in quanto è in corso di progettazione il PUD della macroarea 1 della sottozona Bd1 che prevede la realizzazione di un ulteriore parcheggio interrato adiacente al Pa77 previsto con una capienza di circa **55 nuovi Posti auto**.

A seguito di verifiche sulle condizioni attuali dei posti auto svolte dai Progettisti del PUD per la macroarea n. 1 che i posti auto realmente esistenti sono i seguenti:

Posti auto disponibili nei dintorni della telecabina a Pila PRIMA DELLA VARIANTE

n. parcheggio	ubicazione	Zona PRG	località	Posti auto			
				Sup	Posti auto previsti dal PRG	Posti auto realmente esistenti	Tot
Riferito alle tavole P4 del PRG ed all'allegato alle NTA "All.2 - servizi ed attrezzature"							
Pa26	Poco prima dell'entrata del tunnel	Bd1*	Pila (Pessein)	8528	296	243	243
Pa38	Ansa curva	Bd1*	Pila (Pessein)	782	27	34	34
Pa74	Davanti centro traumatologico	Bd1*	Pila (Pessein)	1597	60	38	38
totale posti auto							315

Posti auto disponibili nei dintorni della telecabina a Pila DOPO LA VARIANTE:

n. parcheggio	ubicazione	Zona PRG	località	Posti auto				
				Sup	Posti auto	H	previsti	tot
Riferito alle tavole P4 del PRG ed all'allegato alle NTA "All.2 - servizi ed attrezzature"								
Pa74	Davanti centro traumatologico	Bd1*	Pila (Pessein)	1597	38			38
Pa77	Poco prima entrata del tunnel	Bd1*	Pila (Pessein)	1378	46	4		50
Pa78	Poco prima entrata del tunnel	Bd1*	Pila (Pessein)	1208	33	1		34
Pa79	Poco prima entrata del tunnel	Bd1*	Pila (Pessein)	1088	30	3		33
Pa80 IN PREVISIONE	Poco prima entrata del tunnel	Bd1*	Pila (Pessein)	1632			70	70
Parcheggio interrato in previsione							55	55
totale posti auto								280

E' importante sottolineare che la realizzazione della nuova telecabina non andrà ad incrementare la necessità di nuovi posti auto per il comprensorio di Pila in quanto:

-negli ultimi anni l'andamento delle presenze di sciatori sulle piste è andato calando: l'inverno 2020 è stato un inverno particolare a causa della pandemia, ma il trend era già in diminuzione tra il 2017 e il 2018.

Presenze	2019/20	2018/19	2017/18	Ultima Variazione percentuale
Pila	445.850	480.728	484.175	-7,3

Cogne	30.896	30.198	34.625	2,3
Crevacol	34.134	24.697	37.361	38,2
Passaggi in salita sugli impianti	2019/20	2018/19	2017/18	
Inverno				
Pila	3.324.938	3.701.415	3.785.638	-10,2
Cogne	171.677	157.416	184.437	9,1
Crevacol	193.541	133.357	210.601	45,1
Estate		2018	2016	
Pila	140.771	127.207	122.393	10,7
Cogne	10.843	10.281	10.254	5,5

Fonte: Pila S.p.a

L'obiettivo della Pila S.p.a. con la realizzazione della nuova telecabina è certamente quello di cambiare l'andamento sfavorevole dei flussi di presenze e passaggi in salita sugli impianti (del 5% in inverno) ma soprattutto quello di fornire un servizio di qualità che permetta agli sciatori di passare più tempo sulle piste e meno in coda agli impianti.

Con questo intervento si incrementerà l'offerta estiva (ed eventualmente notturna) del comprensorio e, con l'accesso al nuovo punto panoramico a 360 gradi, anche nei periodi non necessariamente legati allo sci o all'estate. Si destagionalizzerà l'offerta e distribuirà l'afflusso dei turisti durante tutto l'anno.

-Il collegamento con Aosta attraverso la telecabina riduce sostanzialmente il numero di auto nel comprensorio di Pila in quanto permette alla maggior parte degli sciatori che non risiedono a Pila (nelle strutture ricettive o nelle seconde case) di arrivare sulle piste direttamente da Aosta.

Ad incrementare la disponibilità di parcheggi per Aosta nel 2018 è stato aperto un nuovo parcheggio pluripiano "Parking de la Ville" che garantisce **540** posti auto, disposti su tre livelli di parcheggio tutti coperti: il primo tassello di un progetto più ampio, che coinvolgerà tutta la zona meridionale della città. Su quell'area, la 'F8', è in fase di studio, sia per l'area telecabina sia per tutta la zona, uno sviluppo importante, sia dal punto di vista funzionale che dal punto di vista turistico, per creare una vera e propria "porta d'ingresso Sud" per la città di Aosta.

-Nei periodi di maggior afflusso sulle piste c'è una navetta gratuita per i residenti e i turisti di Pila che vogliono sciare che alleggerisce l'affluenza di auto nei parcheggi e fornisce un supporto all'organizzazione dei flussi. Il numero di posti auto disponibili può essere eventualmente ridotto in ragione del numero di sciatori considerati stanziali e non pendolari.

-E' inoltre disponibile da tutti gli aeroporti un servizio di navetta convenzionato (Airporttransfer ServicesTransferVallée, Europeantransfer) che incentiva l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi all'auto per chi arriva in aereo.

- Dalla stazione ferroviaria si raggiunge a piedi la partenza della telecabina Aosta-Pila attraverso un breve sottopassaggio pedonale, si può pertanto affermare che si può raggiungere la "Platta de Grevon" dalla stazione di Aosta e da ogni altra stazione connessa, senza l'uso dell'auto.

- I numeri di presenze e salite sugli impianti indicati nella tabella precedente vanno ulteriormente ridotti quando si parla di disponibilità di parcheggi in quanto, oltre al fatto che circa il 65% degli utenti del comprensorio arriva direttamente da Aosta, come descritto in precedenza, gli ingressi alle piste avvengono con diverse modalità: comprendono i mattinieri, i giornalieri, i biglietti a ore ed i pomeridiani. Il flusso considerato risulterebbe fisiologicamente maggiore dei parcheggi realmente utilizzati, perché non considererebbe il ricambio, durante la giornata, dei posti macchina utilizzati.

- **Punto 4_ adeguamento degli interventi e delle destinazioni d'uso previsti per la sottozona Eb5 "Gorraz Dessus".**

CONFRONTO DEL PRG CON L'INTERVENTO PREVISTO

Il tracciato della nuova telecabina attraversa per un tratto anche la sottozona Eb5 "Gorraz Dessus" così come l'ampliamento della pista n. 15, per un piccolo tratto (**Eb** sottozone a pascolo: Sottozone agricole dei pascoli (alpeggi e mayen), costituite da aree con uso in prevalenza a pascolo stagionale legato alla monticazione, ivi comprese le aree boscate tradizionalmente utilizzate a pascolo). La sottozona attualmente non ammette la nuova costruzione per infrastrutture funiviarie, e nemmeno per le piste da sci, risulta pertanto necessario integrare la tabella normativa con la possibilità di realizzare la nuova costruzione per il nuovo sostegno della telecabina e per le piste da sci, limitatamente a quanto previsto dall'Accordo di Programma.

MODIFICHE PROPOSTE

Elaborato 031_NTA_All1_sottozona_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.16 Sottozona_Eb5, Eb14

La tabella 1.16 viene pertanto integrata con la previsione di nuova costruzione di cui all'art. 8 punto c9) delle NTA: **costruzione di nuove strutture edilizie e di ogni altro nuovo manufatto emergente dal terreno e diverso da quelli previsti ai precedenti punti** per la telecabina di cui all'art. 10 comma 1 lett. K4) **Trasporto a fune**, per le piste da sci di cui all'art. 10 comma 1 lett K5) **attività ricreative e per le piste da sci per l'impiego del tempo libero, richiedenti spazi specificamente destinati ad attività all'aperto.**

Ogni nuovo intervento previsto è vincolato all'Accordo di Programma.

TABELLE DI SOTTOZONA																				
TAB. 1.16	SOTTOZONA Eb 7) agricola dei pascoli (DA MANTENERE) Sistema ambientale: SP (m)	USI E ATTIVITA' - MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO - CONDIZIONI OPERATIVE					PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI													
		Sigla	Località	Usi e attività	Interventi di riqualificazione	Interventi di modificazione, completamento e potenziamento	Interventi di nuova costruz. e altri interventi	Interventi urbanistico-territoriali e paesaggistico-ambientali	Condizioni operative	ST Superficie territoriale	SF Superficie fondiaria	I Densità fondiaria	Sut Superficie urbanistica	I max Densità fondiaria massima	RC Rapporto di copertura	DME Dimensione massima edificio	H Altezza massima in gronda	H max Altezza massima edificio	N Numero dei piani normali con sottotetto	Distanze DF tra fabbricati
		art.10 NTA	art.8 NTA	art.8 NTA	art.8 NTA	art.9 NTA		(m ²)	(m ²)	(n°/m ²)	(m ²)	(n°/m ²)	(%)	(m)	(m)	(m)	(n)	(m)	(m)	
Eb1	BARMES	ACROSCOPACE B9, B13, B24	21, 22, 23			CC		13.764												
Eb3	CHACARD	RESIDENZA TEMP PER (SU ACROSCOPACE)	24, 25, 26 (R)			CS (R)		37.778												
Eb4	POS		27, 310, 311			CS (R)		28.449												
Eb5	GORRAZ DESSUS	C1	312 (R)					67.200												
Eb6	GORRAZ DESSUS	RES. TEMPORANEA						7.483												
Eb7	GORRAZ DESSUS	DBIS (R)						5.733												
Eb8	PLAN PERDU	TURISTICO-CARITIVO						33.888												
Eb9	CHAMTE'	G7, G8, G9 (R)						31.829												
Eb10	CHAMOLE'	G14 (R)						38.103												
Eb11	PLAN DE L'EYVIE							163.632												
Eb12	PLAN DE L'EYVIE	SPONTANEO/ESISTENTE						93.198												
Eb13	LA NOUVA	STABILI ESISTENTI						56.824												
Eb14	LEISSE DESSUS	K4 (7)						26.996												
Eb15	GRAN GRIMOD DESSUS	K5 (7)						10.602												
Eb16	GRAN GRIMOD DESSOUS							87.515												
Eb17	GRAN GRIMOD DESSOUS							46.926												
Eb18	GRIMONDET							30.241												
Eb19	PRENOIR							28.963												
Eb20	PRENOIR							8.975												
Eb21	BREN DU MILIEU							91.598												
Eb24	GRIMONDET							53.706												
Eb25	PLAN DE L'EYVIE							93.432												
TOTALE SOTTOZONA/E									1.071.938	-	-									

PRESCRIZIONI SPECIFICHE:

- per le SOTTOZONA:

- Le porzioni di sottozona interferenti con gli **ambiti in edificabili**, sono soggette alle limitazioni, di cui al TITOLO II, CAPO V delle NTA.
- Le **presenti sottozona** sono normative all'art. 50 delle NTA.
- Gli **usi e le attività** e le "modalità di azione e di intervento", devono tenere conto degli **equilibri funzionali** con le relative limitazioni, di cui agli artt. 11, 12, 13, 14, 15 e 16 delle NTA.

- per gli USI ed ATTIVITA':

- (1) Limitatamente alle abitazioni connesse alla residenza temporanea per la pratica di attività di coltivazione e manutenzione del territorio agricolo e forestale da parte di **proprietari non qualificati imprenditori agricoli a titolo principale**.
- (2) Limitatamente per le sottozona Eb5 ed Eb13 con accessibilità veicolare limitata al periodo non sciistico.
- (3) Limitatamente per le sottozona Ek7, Ek9, Eb12 ed Eb14.
- (7) **per la sottozona Eb5 ed Eb14 gli usi K4 e K5 sono ammessi solo in quanto individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss"**

- per le MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO:

- (4) Per altezza e numero di piani è fatto salvo quanto derivante dalla documentazione comprovante l'esistente.
- (5) Il mutamento di destinazione d'uso da agro-silvo-pastorale ad altro destinazione può avvenire nel rispetto di quanto previsto alla lettera B dell'art. 14 delle NTA.
- (6) **limitatamente agli usi K4 e K5 in quanto individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss"**

- per le CONDIZIONI OPERATIVE:

- /

- per i PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI:

- (I) Sono fatte salve le situazioni edificatorie esistenti o in corso di realizzazione alla data di adozione della presente variante sostanziale al PRG.
- (II) **va. RE (art. 17).**
- (III) Le altezze massime, in gronda e totale degli edifici, possono essere integrate in presenza di piani seminterrati (art. 70bis, comma 9 delle NTA)
- (IV) RE (art 18, comma 1): requisiti per piano di sottotetto.
- (V) NTA, art. 18, comma 7 e RE (art. 26).
- (VI) **gli usi K4 e K5 sono ammessi con i parametri individuati con accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss"**

(*) Parti del territorio comunale totalmente inedificate o debolmente edificate, destinate agli usi agro-silvo-pastorali e agli altri usi compatibili, agricole dei pascoli.
 (**) SP = SISTEMA dei PASCOLI - (NAPT): art. 12).

Per una migliore comprensione della tabella si rimanda all'allegato PD.01.06.01.02_COMUNE DI GRESSAN_031_NTA_All 1_Tabelle_Dati_Rel (TDA)

3.2. MODIFICHE LEGATE ALLA SECONDA STAZIONE INTERMEDIA COUIS 1 ED AL NUOVO TRATTO FUNIVIARIO



Tavola di Progetto delle opere complementari su ortofoto (redazione Alpteam)



Fotoinserimento della seconda stazione COUIS (redazione Alpteam)

DESCRIZIONE QUALITATIVA E QUANTITATIVA DELLE SCELTE E DELLE MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

La seconda stazione intermedia verrà individuata a quota 2.190 m s.l.m. circa in prossimità dell'area di partenza della seggiovia Couis 1 che verrà smantellata per fare posto alla nuova telecabina.

La nuova stazione sarà del tipo "aperto", a doppia motrice, con accesso diretto all'area sciabile. Per questa stazione è prevista la realizzazione, oltre dei vani tecnici legati alle cabine di trasformazione elettrica e di comando, di servizi igienici per il pubblico e per i dipendenti e un magazzino interrato per il ricovero dei veicoli.

Il magazzino è previsto interrato, pertanto l'impatto che ne deriva sul territorio circostante è molto ridotto.

...

In corrispondenza della seconda stazione intermedia, di tipo doppia motrice, verrà altresì realizzato il magazzino veicoli, largamente interrato nel pendio e a servizio di entrambi i tronchi della telecabina, consentendo un agevole utilizzo dello stesso grazie alla concentrazione in un unico luogo e dando la possibilità di gestione indipendente dei due tronchi in caso di vento in quota. L'area di attestamento della stazione intermedia dovrà comunque posizionarsi rispetto alla progressiva in modo da agevolare l'accesso degli sciatori provenienti dalla contigua pista n. 9 "Couis 1".

Non essendovi strutture ricettive nelle immediate vicinanze occorrerà altresì prevedere la realizzazione di servizi igienici per il pubblico e per i dipendenti. Per l'alimentazione idrica sarà possibile prevedere l'allacciamento all'acquedotto comunale presente nelle immediate vicinanze della stazione di valle della seggiovia Couis 1, mentre per quanto concerne lo smaltimento delle acque reflue sarà da prevedere l'allacciamento ad una nuova linea fognaria la quale, dipartendosi dall'area di attestamento della stazione di monte, andrà a collegarsi, percorrendo la linea dell'impianto, all'esistente fognatura in corrispondenza dell'area di confluenza delle piste n.6, n.7, n.12 e n.13 con la pista n.15.

Presso la seconda stazione intermedia andrà altresì prevista una stazione di pompaggio per l'alimentazione idrica del ristorante e degli annessi servizi igienici previsti nei pressi della stazione di monte del nuovo impianto. La linea di distribuzione dell'acqua potabile potrà quindi risalire percorrendo la linea dell'impianto parallelamente alla fognatura.

Andrà infine prevista la realizzazione di una nuova cabina di trasformazione per l'alimentazione del nuovo impianto in quanto quella attuale posta a servizio della seggiovia Couis 1, situata all'interno del fabbricato adibito a locale di comando dell'impianto ove è presente n.1 trasformatore da 500 kVA (la potenza attualmente disponibile è pari a 280 kW) per l'alimentazione, oltre dell'impianto, anche della stazione di manovra del bacino artificiale "Nouva", è insufficiente ed andrà dismessa assieme alla suddetta seggiovia. All'interno suddetto fabbricato è altresì presente un ulteriore locale adibito a cabina di trasformazione, concesso in locazione al distributore di energia elettrica, che dovrà essere necessariamente dislocato presso la stazione intermedia del nuovo impianto."

Per maggiori dettagli si richiama il progetto definitivo nel suo complesso.

La seconda stazione intermedia è prevista nella sottozona Eh12 a sostituzione di quella esistente in corrispondenza dell'attuale stazione a valle della seggiovia Couis – Drink "Couis 1". L'intervento prevede anche una leggera modellazione del terreno e lo spostamento della strada podereale esistente più a valle. Tale intervento interessa in parte anche la sottozona Eb14 le modifiche previste sono indicate nella relativa tabella prescrittiva inserita al punto precedente in quanto corrispondono con le modifiche previste per la sottozona Eb5 (tutte le tabelle aggiornate sono comunque allegate alla Variante nell'elaborato PD.01.06.01.02_COMUNE DI GRESSAN_031_NTA_All.1_Tabelle_Dati_Rel).

La variante urbanistica prevede anche la possibilità di realizzare le infrastrutture interrante necessarie al completamento dell'opera quali la rete della fognatura, acquedotto e la rete elettrica, pertanto, è stata inserita la possibilità di nuova costruzione di cui all'art. 8 comma 1 punto c7 **"opere infrastrutturali per il miglioramento e completamento di infrastrutture pubbliche diverse da quelle leggere."** A seguire due immagini tratte dalla Relazione generale del Progetto di Alpteam:

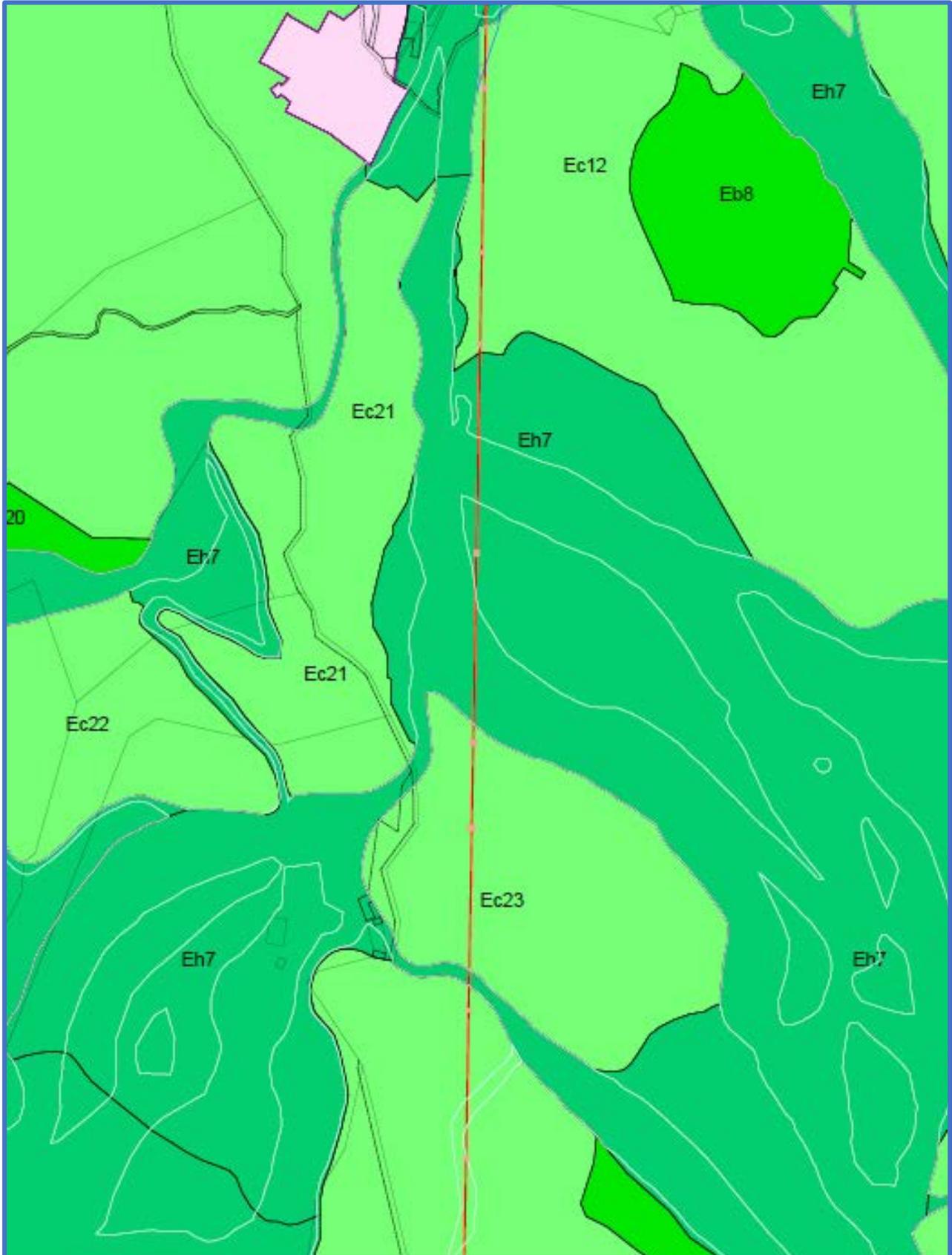


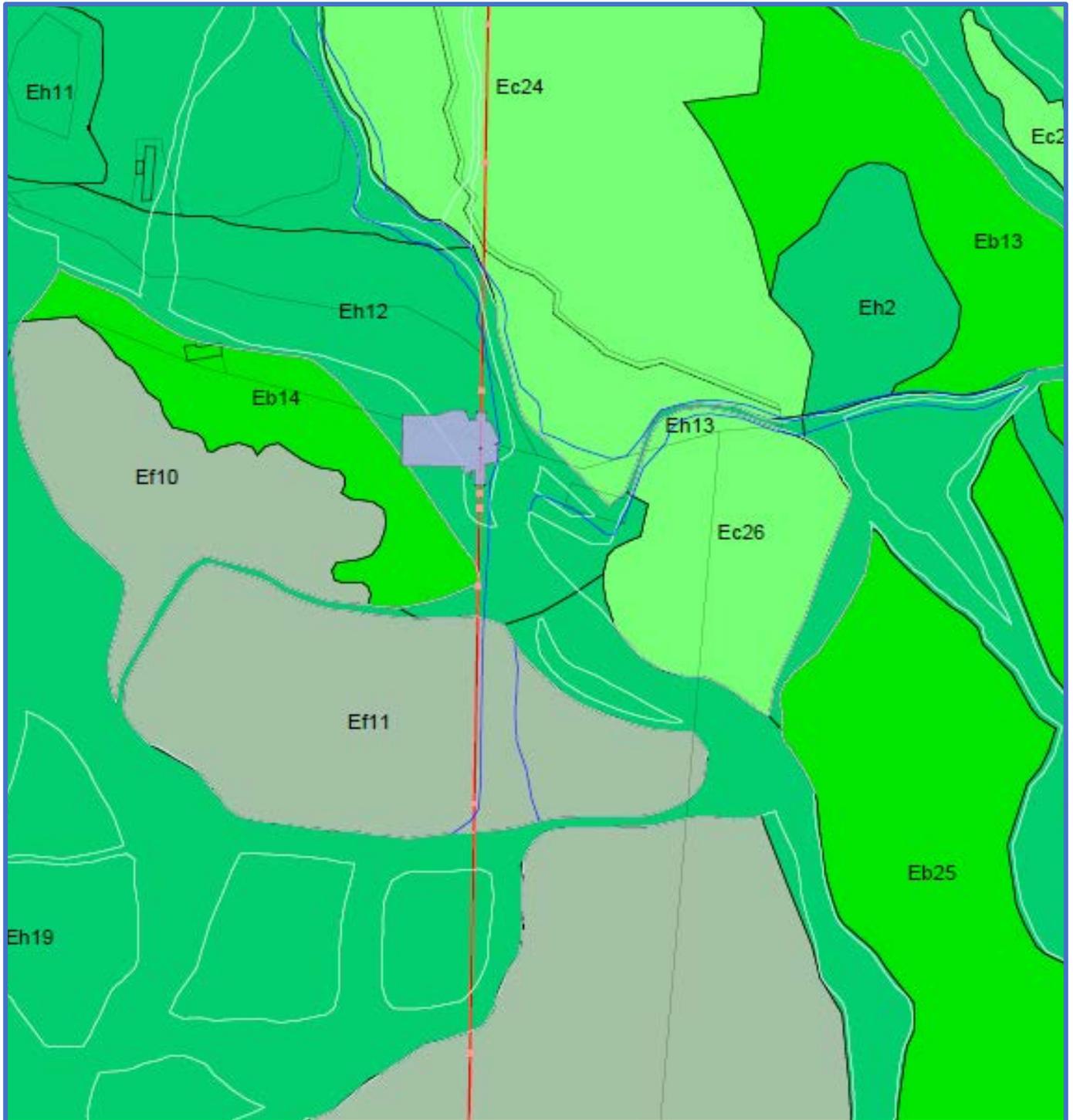
in primo piano l'area di arrivo dell'attuale seggiovia Gorraz e sullo sfondo l'area che viene interessata dal secondo tratto della nuova linea



area interessata dal secondo e dall'ultimo tratto

Per una maggiore comprensione ecco di seguito due estratti della tavola "031_P4_Zonizzazione_Servizi e viabilità" del PRG in scala 1:5.000 con evidenziati gli interventi previsti per questa parte di tracciato della telecabina: in azzurro chiaro le piste esistenti, in blu i tracciati delle nuove piste, in rosso la linea della telecabina, in lilla evidenziato l'ingombro della nuova stazione





CONFRONTO DEL PRG CON L'INTERVENTO PREVISTO

Il tracciato della nuova telecabina, in questo tratto intermedio va ad interessare le seguenti sottozone:

Ec12 "Plan Perdu", Eh7 "Champ Vert, Gorraz, La Pera, Plan De L'eyvie, Prenoi", Ec23 "Chalachemoz" ed Ec24 "Champ Vert" fino ad arrivare alla stazione del Couis1 nella sottozona Eh12 "Leisse Dessus" ed Eb14 "Leisse Dessus". Anche la sottozona Ec26 viene in parte ricompresa dagli interventi in quanto è previsto un allargamento del tratto di pista marginale alla sottozona.

In ognuna di queste sottozone è prevista la realizzazione di alcuni sostegni di linea della telecabina. Per quanto riguarda il tratto che interessa la sottozona Ec12 è prevista la realizzazione di n. 3 sostegni di linea, per la sottozona Ec23, è prevista la realizzazione di n. 2 sostegni di linea mentre per la sottozona Ec24 sono previsti n. 4 sostegni di linea.

Per questi interventi, che nella sottozona Eh7 sono già ammessi in quanto le zone Eh sono quelle caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agrosilvopastorali ed attività sciistiche ricreative turistiche, è necessario adeguare le tabelle di sottozona relative alle sottozone Ec12, Ec23 ed Ec24 in quanto le zone Ec di norma sono quelle boscate, costituite da aree con prevalente copertura forestale destinate alla conservazione, manutenzione o riqualificazione del patrimonio forestale in cui non era previsto alcun intervento.

Anche la sottozona Eb14 viene marginalmente toccata dall'intervento in quanto è interessata da una piccola parte del magazzino interrato e da infrastrutture interrate e leggeri movimenti di terra. Le zone Eb sono zone agricole dei pascoli (alpeggi e mayens), costituite da aree con uso in prevalenza a pascolo stagionale legato alla monticazione, ivi comprese le aree boscate tradizionalmente utilizzate a pascolo.

La sottozona Ef11 viene interessata da un nuovo tracciato della pista. Si fa presente che la sottozona risultava già ricompresa nell'area sciabile anche se è una sottozona Ef (zone di specifico interesse naturalistico). La tabella normativa relativa dovrà però ammettere tra le destinazioni d'uso quella delle piste da sci.

Le sottozone Ec12, Ec24, Ec26 sono interessate anche dall'ampliamento delle piste da sci. Per maggiori dettagli si rimanda al progetto delle piste al punto 3.4 della presente relazione.

Ogni nuovo intervento previsto è vincolato all'Accordo di Programma.

MODIFICHE PROPOSTE

Elaborato 031_NTA_All1_sottozone_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.20 Sottozone_Ec12, Ec23, Ec24

La tabella 1.20 viene pertanto integrata con la previsione di nuova costruzione di cui all'art. 8 delle NTA punto c9) **costruzione di nuove strutture edilizie e di ogni altro nuovo manufatto emergente dal terreno e diverso da quelli previsti ai precedenti punti e punto c7), di opere infrastrutturali per miglioramento e completamento di infrastrutture pubbliche, diverse da quelle leggere purché non comportino interventi radicalmente modificativi dei tracciati stradali o del sistema degli spazi pubblici nonché nuovi percorsi stradali o nuove piazze**

La nuova costruzione è ammessa per la telecabina di cui all'art. 10 comma 1 lett. **K4) impianti di trasporto a fune** e per le piste da sci di cui all'art. 10 comma 1 lett. **K5) attività ricreative e per le piste da sci per l'impiego del tempo libero, richiedenti spazi specificamente destinati ad attività all'aperto.**

Ogni nuovo intervento previsto è vincolato all'Accordo di Programma.

REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA COMUNE DI GRESSAN
 ACCORDO DI PROGRAMMA NUOVA TELECABINA "PILA-COUIIS"
 VARIANTE AL PRG
 RELAZIONE ILLUSTRATIVA

TAB. 1.20		USI E ATTIVITA' - MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO - CONDIZIONI OPERATIVE					PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI														
Sottozona	Località	Usi e attività	Interventi di riqualificazione	Modalità di azione e di intervento	Interventi di nuova costruz. e altri interventi	Interventi urbanistico-territoriali e paesaggistico-ambientali	Condizioni operative	ST	SF	I	Sur	Imax	RC	DME	H		N		Distanze		
								Superficie territoriale	Superficie fondiaria	Densità fondiaria	Superficie urbanistica	Densità fondiaria massima	Rapporto di copertura	Dimensione massima edificio	Hg massima in gronda	Hm massima edificio	normali	con sottotetto	DF tra fabbricati	DC dai confini	
		art. 8 NTA	art. 8 NTA	art. 8 NTA	art. 8 NTA	art. 9 NTA		(m ²)	(m ²)	(n/m ²)	(m ²)	(m ²)	(n/m ²)	(m ²)	(m)	(m)	(n)	(n)	(m)	(m)	
Ec5	BOIS D'ALPETTAZ, BOIS DE BRIN	AGRO-SILVO-PASTOR. BS, B13, B17	01, 02, 03		02		pc - scia	5.978.677													
Ec6	BETTERE DESSUS, GRANGETTES	RESIDENZIALE TEMP. RES.	04, 05, 06 (2)					875.050													
Ec7	PILA	USI AGRO-SILVO-PASTOR.	07, 010, 011		07(4)			36.660													
Ec8	BOIS JARDIN PUBLIC	C2, C3	012 (8)					386.348													
Ec9	GORRAZ DESSUS	ABIT. TEMPORANEA						9.914													
Ec10	PLAN PERDU	D06 (1)						327.531													
Ec11	CHAMOLE	TURISTICO-RESIDENZIALE						36.417													
Ec12	PLAN PERDU							144.922													
Ec13	PLAN PERDU							13.624													
Ec14	CHAMOLE	RECREATIVO-RESIDENZIALE						33.689													
Ec15	PLAN PERDU	USI AGRO-SILVO-PASTOR.						90.395													
Ec16	CHATELAINNE	K4 (5)						36.540													
Ec17	LA PERA	KS (9)						23.078													
Ec18	LA PERA							6.220													
Ec19	LA PERA							29.613													
Ec20	LA NOUVA							8.451													
Ec21	CHALACHEMOZ							62.140													
Ec22	PRENOIR							49.362													
Ec23	CHALACHEMOZ							66.089													
Ec24	CHAMP VERT							171.766													
Ec25	GRAND GRIMOD DESSUS							194.629													
Ec26	LEISSE DESSUS							34.540													
Ec27	BOIS DE LAP							186.676													
Ec28	GRAN GRIMOD							57.340													
Ec29	LEISSE DESSUS							66.200													
Ec30	GRIMONDET							153.323													
Ec31	GRIMONDET							175.790													
TOTALE SOTTOZONA								9.256.953	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

PRESCRIZIONI SPECIFICHE:

- per le SOTTOZONA:

- Le porzioni di sottozona interferenti con gli **ambiti in edificabili**, sono soggette alle limitazioni, di cui al TITOLO II, CAPO V delle NTA.
- La presenti sottozona sono normate all'art. 51 delle NTA.
- Gli "usi e le attività" e le "modalità di azione e di intervento", devono tenere conto degli equilibri funzionali con le relative limitazioni, di cui agli art. 11, 12, 13, 14, 15 e 16 delle NTA.

- per gli USI ed ATTIVITA':

- (1) Limitatamente ad abitazioni connesse alla residenza temporanea per la pratica di attività di coltivazione e manutenzione del territorio agricolo e forestale da parte di proprietari non qualificati imprenditori agricoli a titolo principale.
- (5) gli usi K4 sono individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couais" esclusivamente per le sottozone Ec12, Ec23, Ec24
- (6) gli usi KS inerenti la pratica dello sci alpino sono individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couais" esclusivamente per le sottozone Ec12, Ec24, Ec26, Ec27 ed Ec29

- per le MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO:

- (2) Per altezza e numero di piani è fatto salvo quanto derivante dalla documentazione comprovante l'esistente.
- (3) Il mutamento di destinazione d'uso da agro-silvo-pastorale ad altra destinazione può avvenire nel rispetto di quanto previsto alla lettera B dell'art. 14 delle NTA.
- (4) Limitatamente agli usi K4 e KS previsti con l'accordo di programma sul progetto della nuova telecabina "Pila-Couais" per le sottozone Ec12, Ec23, Ec24, Ec26, Ec27 ed Ec29

- per le CONDIZIONI OPERATIVE:

- /

- per i PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI:

- (I) Sono fatte salve le situazioni edificatorie esistenti o in corso di realizzazione alla data di adozione della presente variante sostanziale al PRG.
- (II) vd. RE (art. 17).
- (III) Le altezze massime, in gronda e totale degli edifici, possono essere integrate in presenza di piani seminterrati (art. 70bis, comma 9 delle NTA).
- (IV) RE (art. 18, comma 1): requisiti per piano di sottotetto.
- (V) NTA, art. 18, comma 7 e RE (art. 26).

(*) Parti del territorio comunale totalmente inedificate o debolmente edificate, destinate agli usi agro-silvo-pastorali e agli altri usi compatibili, boscate.
 (***) SB = SISTEMA BOSCHIVO - (NAFTP: art. 13).

Per una migliore comprensione della tabella si rimanda all'allegato PD.01.06.01.02_COMUNE DI GRESSAN_031_NTA_All 1_Tabelle_Dati_Rel (TDA)

Elaborato 031_NTA_All1_sottozona_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.38 Sottozona_Eh7, Eh12

La tabella 1.38 non necessita di essere integrata da nuovi interventi in quanto prevede già quanto necessario per autorizzare gli interventi previsti.

Elaborato 031_NTA_All1_sottozona_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.13 Sottozona_Eb14

La tabella 1.20 è stata modificata al punto 3.1 della presente relazione.

3.3. MODIFICHE LEGATE ALL'ULTIMO TRATTO DELLA TELECABINA E ALLA STAZIONE DI ARRIVO

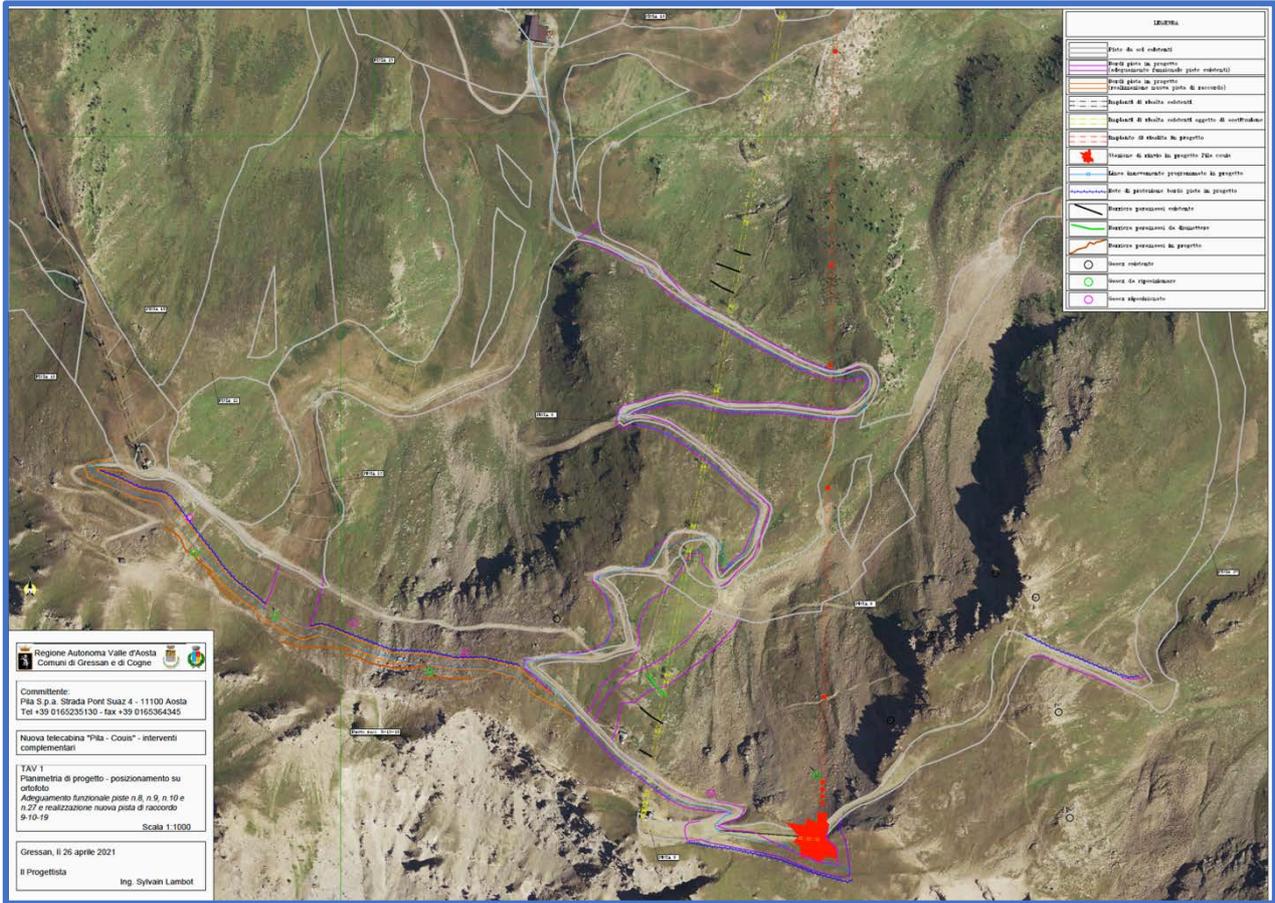


Tavola di Progetto delle opere complementari redatta da Pila S.p.a. su ortofoto



Punto di arrivo alla Platta de grevon sullo sfondo e in primo piano gli impianti che saranno dismessi
Immagine tratta dalla Relazione generale del Progetto fornita da Alpteam

DESCRIZIONE QUALITATIVA E QUANTITATIVA DELLE SCELTE E DELLE MOTIVAZIONI DELLA VARIANTE

La stazione di arrivo della telecabina è collocata in corrispondenza della cima denominata "Platta de Grevon", in corrispondenza della zona di arrivo dell'attuale tappeto di risalita posto a servizio della pista n.27 ad una altitudine compresa tra 2.690 m e 2.750 metri s.l.m..

Il sito è posto al confine tra i comuni di Gressan e di Cogne, sulla cresta che dalla cima sopra citata si sviluppa verso ovest, fino a raggiungere l'area attualmente occupata dalla stazione di arrivo della seggiovia del Couis 1.

"Per la stazione di monte, in considerazione della quota e dell'esposizione al vento ed ai fenomeni di trasporto eolico di neve, è necessario prevedere una soluzione di tipo "coperto". Dovranno essere altresì previsti i necessari accorgimenti volti a raccordare funzionalmente e con percorsi preferibilmente coperti la stazione funiviaria con il bar/ristorante, potenziale meta non solo di sciatori ma di turisti e di escursionisti sia nel periodo invernale che in quello estivo, anche attraverso l'eventuale integrazione dell'impianto funiviario con l'annesso punto di ristoro panoramico in un unico volume, in funzione delle soluzioni progettuali proposte. La progettazione della stazione di monte dell'impianto dovrà altresì rispettare le seguenti ulteriori specifiche prestazionali:

-valutare il posizionamento rispetto alla progressiva curando di mantenerla il più possibile avanzata al fine di recuperare le aree più pianeggianti sul versante sud, mantenendo il più possibile contenuta l'esposizione al vento degli ultimi sostegni di linea;

-curare l'impatto funzionale e visivo sul versante della pista n.27 "Platta de grevon";

-curare la gestione dei flussi con particolare riferimento alle vie di accesso e di esodo, ed in particolare modo l'area antistante l'impianto per il disimpegno e la distribuzione degli sciatori. La distribuzione dei flussi dovrà altresì essere armonizzata in previsione di un eventuale futuro attestamento di un impianto di collegamento con il Comune di Cogne; curare l'inserimento dell'opera rispetto al contesto paesaggistico;

-oltre alla garitta e gli eventuali locali tecnici di servizio dell'impianto sarà necessario prevedere la realizzazione di servizi igienici per il personale dipendente e per la clientela, che potranno essere eventualmente integrati nel locale ristorante con accesso sia dall'interno che dall'esterno.

Presso la stazione di monte della seggiovia del Couis 1 è presente un'alimentazione in bassa tensione con una potenza disponibile pari a circa 20 kW, derivata dalla cabina di trasformazione situata nei pressi della stazione di partenza della seggiovia del Couis 2, che fornisce l'energia elettrica necessaria per i servizi della stazione di monte dell'impianto e per il funzionamento del tappeto di risalita posto a servizio della pista n.27 "Platta de Grevon". Sarà conseguentemente necessario, anche alla luce delle necessità del punto di ristoro previsto in progetto, prevedere una nuova rete di alimentazione elettrica valutando, all'occorrenza, la realizzazione di una cabina di trasformazione nei pressi della stazione di arrivo del nuovo impianto.

(...).

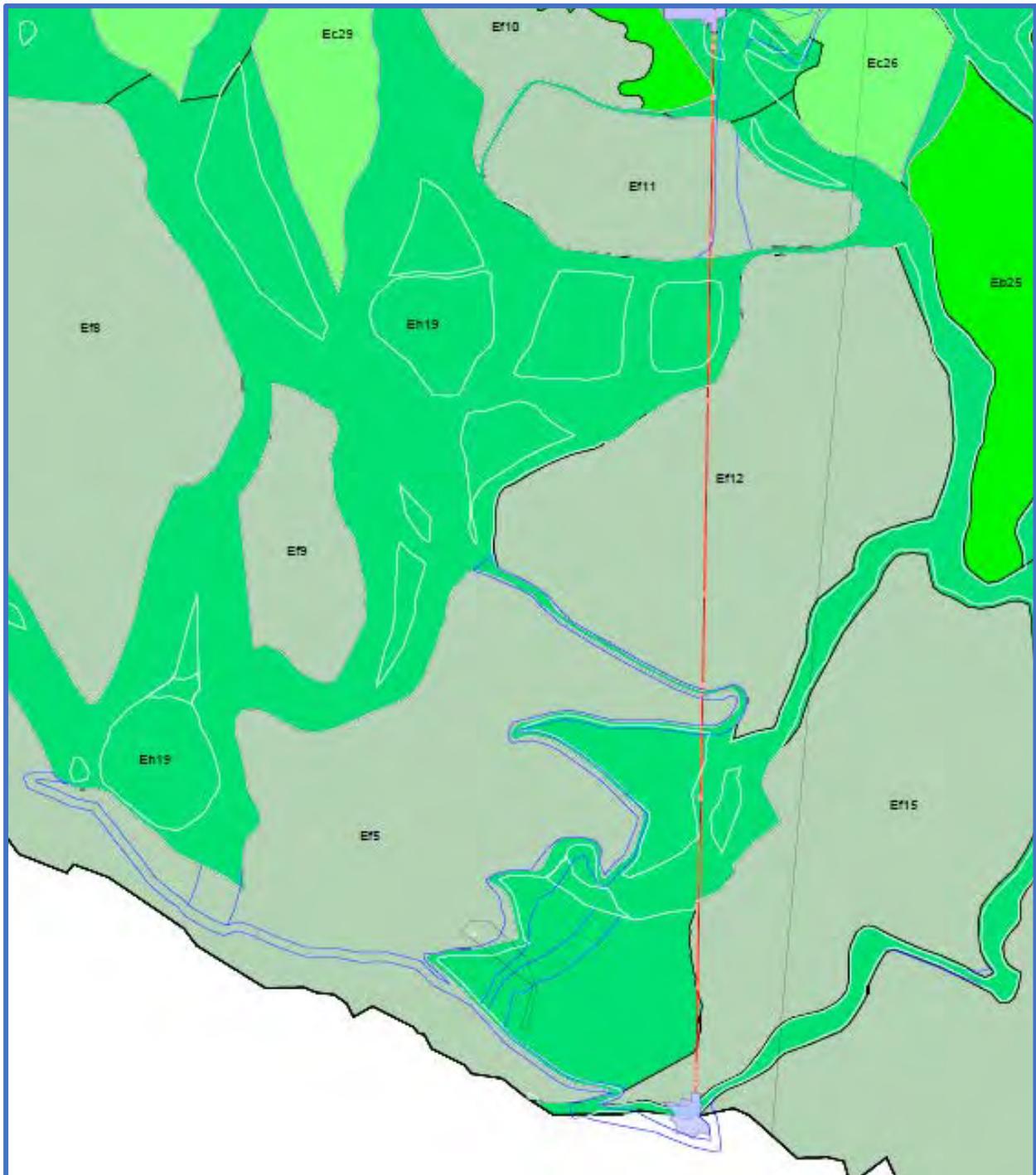
Come rappresentato nelle premesse, pare opportuno andare a prevedere nei pressi della stazione di monte del nuovo impianto la realizzazione di un bar/ristorante, altresì utilizzabile, all'occorrenza, quale punto di ricovero degli utenti così come richiesto dalla vigente normativa funiviaria, che andrà adeguatamente dimensionato e progettato in relazione alla portata dell'impianto nonché al contesto paesaggistico nel quale si andrà ad inserire.

prevedere una sala ristorante dimensionata per circa 80-100 coperti utilizzando, all'occorrenza, le superfici esterne (dehors privilegiare la centralizzazione dei servizi igienici a servizio del ristorante e degli sciatori, prevedendo l'accesso sia dall'interno che dall'esterno della struttura;

-adottare soluzioni impiantistiche in grado di contenere i consumi energetici per la climatizzazione e l'areazione della struttura nonché sviluppare idonee soluzioni per il contenimento del consumo idrico."

(estratto dal "Documento preliminare all'avvio della progettazione" redatto a cura della Pila S.p.a.)
Per maggiori dettagli si richiama il progetto definitivo nel suo complesso.

Per una maggiore comprensione ecco di seguito alcuni estratti della tavola "031_P4_zonizzazione servizi e viabilità" in scala 1:10.000 con evidenziati gli interventi previsti per l'ultimo tratto della telecabina e la parte alta del comprensorio: in azzurro chiaro le piste esistenti, in blu i nuovi tracciati delle piste, in rosso la linea della telecabina ed in alto alla Platta de Grevon la sagoma del nuovo edificio di arrivo della telecabina in lilla.



Il tracciato della nuova telecabina con le nuove piste va ad interessare nell'ultimo tratto le seguenti sottozone:

Ef5 "Pointe Du Drinc" Ef11 "Leisse Dessus" Ef12 "Leisse Dessus" fino ad arrivare alla stazione di arrivo alla "Platta" dove va ad interessare la sottozona Ef13 "Pointe De Montpers", le sottozone Ef15 "Piatta De Grevon" ed Eh19 e la sottozona Ef3 del Comune di Cogne.

In ognuna di queste sottozone è prevista la realizzazione di nuovi tratti di pista, infrastrutturazioni - linea innevamento programmato, opere di difesa e sostegni di linea della telecabina. A cavallo tra le sottozone Ef15 ed Eh19 del comune di Gressan e la sottozona Ef3 del comune di Cogne, è prevista la nuova struttura di arrivo della telecabina che prevede la realizzazione di un ristorante panoramico con i relativi servizi, oltre a: magazzini, centrale termica, impianto di trattamento aria, servizi.

Per questi interventi, che nella sottozona Eh15 sono già ammessi in quanto caratterizzata dalla contestuale presenza di attività agrosilvopastorali ed attività sciistiche ricreative e turistiche, è necessario adeguare le tabelle delle altre sottozone di cui sopra.

MODIFICHE PROPOSTE

Elaborato 031_NTA_All1_sottozone_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.25 Sottozone_Ef5, Ef11, Ef13, Ef12, Ef15

La tabella 1.25 viene pertanto integrata con i seguenti interventi ammessi legati a quanto previsto dall'Accordo di Programma:

- nuova costruzione di cui all'art. 8 delle NTA punto **c7) opere infrastrutturali per miglioramento e completamento di infrastrutture pubbliche, diverse da quelle leggere di cui al precedente punto c3, purché non comportino interventi radicalmente modificativi dei tracciati stradali o del sistema degli spazi pubblici nonché nuovi percorsi stradali o nuove piazze;**
- nuova costruzione di cui all'art. 8 delle NTA punto **c9) costruzione di nuove strutture edilizie e di ogni altro nuovo manufatto emergente dal terreno e diverso da quelli previsti ai precedenti punti;**

per le seguenti destinazioni d'uso:

- per la telecabina di cui all'art. 10 comma 1 lett. **K4) impianti di trasporto a fune;**
- per le piste da sci di cui all'art. 10 comma 1 lett. **K5) attività ricreative e per l'impiego del tempo libero, richiedenti spazi specificamente destinati ad attività all'aperto;**
- per le piste da sci con infrastrutture dedicate di cui all'art. 10 comma 1 lett. **K6) attività ricreative e per l'impiego del tempo libero, richiedenti strutture per impianti o servizi, o altre apposite infrastrutture;**
- per il punto di ristoro e servizi annessi di cui all'art. 10 comma 1 lett. **G14) aziende della ristorazione, ivi compresi i bar.**

Ogni nuovo intervento previsto è vincolato all'Accordo di Programma.

REGIONE AUTONOMA VALLE D' AOSTA COMUNE DI GRESSAN
 ACCORDO DI PROGRAMMA NUOVA TELECABINA "PILA-COUISS"
 VARIANTE AL PRG
 RELAZIONE ILLUSTRATIVA

TABELLE DI SOTTOZONA																					
TAB. 1.25	SOTTOZONA (E17) di specifico interesse naturalistico Sistema ambientale: SAN_aaan (*)		USI E ATTIVITA' - MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO - CONDIZIONI OPERATIVE					PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI													
	Località	Località	Usi e attività	Interventi di riqualificazione	Modalità di azione e di intervento	Interventi di nuova costruz. e altri interventi	Interventi urbanistico-territoriali e paesaggistico-ambientali	Condizioni operative	ST Superficie territoriale	SF Superficie fondiaria	I Densità fondiaria	Sur Superficie urbanistica	I max Densità fondiaria massima	RC Rapporto di copertura	DME Dimensione massima edificio	H Altezze		N Numero dei piani		Distanze	
Sigla			art.10 NTA	art. 8 NTA	art. 8 NTA	art. 8 NTA	art. 9 NTA		(m ²)	(m ²)	(n°/m ²)	(m ²)	(%)	(m)	(m)	(m)	(m)	(n)	(n)	(m)	(m)
EF4	POINTE DU DRINC							pc - scia	533.376												
EF5	POINTE DU DRINC								871.577												
EF6	GRAND GRIMOD								155.276												
EF7	GRAND GRIMOD								43.306												
EF8	GRAND GRIMOD								217.920												
EF9	POINTE DU COUISS								41.567												
EF10	LEISSE DESSUS								38.469												
EF11	LEISSE DESSUS								69.146												
EF12	LEISSE DESSUS								199.587												
EF13	POINTE DE MONTPERS								834.825												
EF14	POINTE VALLETTA, TETE NOIRE								2.099.924												
EF15	PIATTA DE GREVON								176.801												
TOTALE SOTTOZONA E									5.289.164												

PRESCRIZIONI SPECIFICHE:

- per le SOTTOZONA:

- Le porzioni di sottozona interferenti con gli **ambiti inedificabili**, sono soggette alle limitazioni, di cui al TITOLO II, CAPO V delle NTA.
- Le presenti sottozona sono normate all'art. 54 delle NTA.
- Gli "usi e le attività" e le "modalità di azione e di intervento", devono tenere conto degli equilibri funzionali con le relative limitazioni, di cui agli artt. 11, 12, 13, 14, 15 e 16 delle NTA.

- per gli USI ed ATTIVITA':

- (4) gli usi G14, K4, K5, K6 individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss" per la sottozona EF15
- (5) gli usi K5, K6 individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss" per le sottozone EF1, EF2, EF13

- per le MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO:

- (1) Il mutamento di destinazione d'uso da agro-silvo-pastorale ad altro destinazione può avvenire nel rispetto di quanto previsto alla lettera B dell'art. 14 delle NTA.
- (2) limitatamente agli usi K4, K5 e G14 individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss" per la sottozona EF15
- (3) limitatamente agli usi K5 e K6 individuati con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss" per le sottozone EF1, EF2, EF13

- per le CONDIZIONI OPERATIVE:

-)

- per i PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI:

- (I) Sono fatte salve le situazioni edificatorie esistenti o in corso di realizzazione alla data di adozione della presente variante sostanziale al PRG.
- (II) vd. RE (art. 17).
- (III) Le altezze massime, in gronda e totale degli edifici, possono essere integrate in presenza di piani seminterrati (art. 70bis, comma 9 delle NTA).
- (IV) RE (art 18, comma 1): requisiti per piano di sottotetto.
- (V) NTA, art. 18, comma 7 e RE (art. 26).
- (VI) E' ammessa la realizzazione di un nuovo edificio con le destinazioni d'uso di cui agli usi K4 e G14 per la sottozona EF15 come individuata con l'accordo di programma per la nuova telecabina "Pila-Couiss"
- (*) Parti del territorio comunale totalmente inedificate o debolmente edificate, destinate agli usi agro-silvo-pastorali e agli altri usi compatibili, di specifico interesse naturalistico.
- (**) SAN_aaan = SISTEMA AREE NATURALI - Sottosistema delle altre aree naturali - (NAPTP: art. 11, comma 2)

Per una migliore comprensione della tabella si rimanda all'allegato PD.01.06.01.02_COMUNE DI GRESSAN_031_NTA_All 1_Tabelle_Dati_Rel (TDA)

Elaborato 031_NTA_All1_sottozone_tabelle_dati Rel (TDA) tabella 1.40 Sottozona_Eh19

La tabella 1.40 viene integrata con la previsione di nuova costruzione per il punto di ristoro di cui all'art. 10 comma 1 lett. **G14) aziende della ristorazione, ivi compresi i bar.** in quanto gli altri interventi previsti dall'Accordo di Programma sono già ammessi.

La destinazione d'uso di cui sopra sarà ammessa a condizione che sia prevista dall'accordo di programma pertanto viene introdotta la seguente nota (2): *"È ammessa la realizzazione di un nuovo edificio con destinazione d'uso G14 come individuato con accordo di programma per la nuova telecabina "Pila Couis".*

Ogni nuovo intervento previsto è vincolato all'Accordo di Programma.

TABELLE DI SOTTOZONA																						
TAB. 1.40	SOTTOZONA: Eh (*) mità agricole-sportivo-ricreative Sistema ambientale: SAN_saan (**)		USI E ATTIVITA' - MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO - CONDIZIONI OPERATIVE					PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI														
	Sigla	Sottozona	Usi e attività	Modalità di azione e di intervento				Condizioni operative	ST	SF	I	Sur	Imax	RC	DME	H		N		Distanze		
	Località		art.10 NTA	Interventi di riqualificazione	Interventi di modificazione, completamento e potenziamento	Interventi di nuova costruz. e altri interventi	Interventi urbanistico-territoriali e paesaggistico-ambientali		Superficie territoriale (mq)	Superficie fondiaria (mq)	Densità fondiaria (ed/ha)	Superficie urbanistica (mq)	Densità fondiaria massima (ed/ha)	Rapporto di copertura (ed/ha)	Dimensione massima edificio (m)	Hg massima in gronda (m)	Hm massima edificio (m)	Numero dei piani normali con sottotetto (n)	con sottotetto (n)	DF tra fabbricati (m)	DC dai confini (m)	
Eh19	COUISS (pista sci alpino)		NATURALISTICO:	a1			c7	pc - scia	869.771													
Eh20	PLAN DE L'EYVIE, POINTE CHASECHE (pista sci alpino)		A				c9 (1)		54.374													
									TOTALE SOTTOZONA/E		924.146		-		-							
<p>PRESCRIZIONI SPECIFICHE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per la SOTTOZONA: <ul style="list-style-type: none"> - Le porzioni di sottozona interferenti con gli ambiti inedificabili, sono soggette alle limitazioni, di cui al TITOLO II, CAPO V delle NTA. - Le presenti sottozone sono normali all'art. 56 delle NTA. - Gli "usi e le attività" e la "modalità di azione e di intervento", devono tenere conto degli equilibri funzionali con le relative limitazioni, di cui agli artt. 11, 12, 13, 14, 15 e 16 delle NTA. - per gli USI ed ATTIVITA': - per le MODALITA' DI AZIONE E DI INTERVENTO: <ul style="list-style-type: none"> (1) Limitatamente per usi K4 e K5 inerenti la pratica dello sci alpino. (2) È ammessa la realizzazione di un nuovo edificio con destinazione d'uso G14 come individuato con accordo di programma per la nuova telecabina "Pila Couis". - per le CONDIZIONI OPERATIVE: - per i PARAMETRI URBANISTICO-EDILIZI: <ul style="list-style-type: none"> (I) Sono fatte salve le situazioni edificatorie esistenti o in corso di realizzazione alla data di adozione della presente variante sostanziale al PRG. (II) vd. RE (art. 17). (III) La altezza massima, in gronda e totale degli edifici, possono essere integrate in presenza di piani seminterrati (art. 70bis, comma 9 delle NTA). (IV) RE (art 18, comma 1): requisiti per piano di sottotetto. (V) NTA, art. 18, comma 7 e RE (art. 25). (*) Parti del territorio comunale totalmente inedificate o debolmente edificate, destinate agli usi agro-silvo-pastorali e agli altri usi compatibili, caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agro-silvo-pastorali ed attività scioistiche, ricreative, turistiche quali centri di turismo equestre, strutture di servizio collegate a percorsi ed attività turistiche in ambito naturale, campeggi stagionali. (**) SAN_saan = SISTEMA AREE NATURALI - Sottosistema delle altre aree naturali - (NAAPT- art. 11, comma 2). 																						

Per una migliore comprensione della tabella si rimanda all'allegato PD.01.06.01.02_COMUNE DI GRESSAN_031_NTA_All1_Tabelle_Dati_Rel (TDA)

3.4. ADEGUAMENTO DELLA TAVOLA "031_P2 Elementi, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica" IN RELAZIONE ALLE MODIFICHE DELLE PISTE DA SCI

Per una migliore comprensione di tutte le modifiche si rimanda all'elaborato PD.01.06.01.08_tavola di confronto piste in cui sono evidenziate le modifiche rispetto alle aree sciabili ed ai perimetri delle piste da sci oggetto della presente variante.
 La tipologia delle modifiche apportate è stata descritta nei capitoli seguenti.

Legenda dei retini individuati negli stralci della cartografia indicati nei prossimi capitoli:

	AREE SCIABILI ESISTENTI
	RETINO PISTE APPROVATE E NON AGGIORNATE - RIDOTTE
	RETINO PISTE APPROVATE E NON AGGIORNATE AMPIATE
	RETINO PISTE DISMESSE
	MODIFICHE ALLE PISTE IN CORSO DI APPROVAZIONE
	MODIFICHE PISTE ACCORDO DI PROGRAMMA - AMPLIAMENTI PISTE
	MODIFICHE PISTE ACCORDO DI PROGRAMMA - RIDUZIONI PISTE
	NUOVO IMPIANTO DI ARROCCAMENTO
	AMPLIAMENTO AREE SCIABILI

3.4.1. MODIFICHE PREVISTE IN MERITO ALLE ESTENSIONI DELLE PISTE PREVISTE DALL'ACCORDO DI PROGRAMMA

DESCRIZIONE QUALITATIVA E QUANTITATIVA DELLE SCELTE E DELLE MOTIVAZIONI

Per una descrizione degli interventi previsti ecco uno stralcio della relazione tecnico descrittiva del progetto relativo agli interventi complementari della "Nuova telecabina "Pila - Couis" redatto dalla Pila S.p.a.) a cui si rimanda per maggiori dettagli ed approfondimenti.

"L'intervento di sostituzione delle seggiovie KM 45 "Pila - Gorraz" (detta Liaison) e KM 51 "Couis - Drink" (detta Couis1) mediante la realizzazione di una nuova telecabina ad ammortamento automatico con veicoli a 10 posti, risulta dunque un passo obbligato non solo per l'ampliamento quantitativo e qualitativo dell'offerta ma altresì necessario a rafforzare l'affidabilità con l'innalzamento della quota del comprensorio sciistico.

La realizzazione di una nuova linea di arroccamento baricentrica rispetto all'estensione del comprensorio permetterà in particolare una distribuzione più efficiente dei flussi di sciatori sui diversi impianti e, conseguentemente, sulle diverse piste andando così ad ottimizzarne la fruibilità e, quindi, a migliorare l'esperienza del cliente.

Nell'ambito del suddetto intervento si rendono quindi necessari alcuni interventi complementari al fine di poter garantire una corretta ed efficiente distribuzione dei flussi di sciatori attesi conseguenti alla maggiore portata del nuovo impianto funiviario in progetto e di poter rendere fruibili i principali tracciati serviti dall'impianto anche nelle stagioni caratterizzate da scarse precipitazioni nevose, andando così a migliorare nel suo insieme la fruibilità dell'opera.

Gli interventi previsti in progetto sono volti essenzialmente ad adeguare dal punto di vista funzionale le piste esistenti servite dal nuovo impianto funiviario in progetto.

Questi, come di seguito descritto in dettaglio, consistono in particolare in alcune puntuali modifiche delle piste **n.7, n.8, n.9, n.10 e n.27**, nonché nella realizzazione di un **nuovo skiweg di collegamento tra la stazione di monte del nuovo impianto in progetto e le piste situate nella parte occidentale del comprensorio**, attualmente servite dalla seggiovia KM 68 "Grimod – Couis" (detta Couis 2). Tale (unico) nuovo tracciato si rende in particolare modo necessario al fine di poter servire con il nuovo impianto la maggior parte delle piste possibili caratterizzando così maggiormente gli impianti esistenti quali impianti di ricircolo e riducendo i tempi di attesa in coda. Il nuovo impianto funiviario, grazie ad una portata di 2400 p/h, permetterà altresì un importante ricircolo sulle stazioni intermedie.

Conseguentemente si rendono necessari alcuni interventi di implementazione e di adeguamento dei sistemi di protezione delle suddette piste, consistenti in particolare:

- nell'adeguamento del sistema di distacco programmato delle valanghe attraverso una nuova distribuzione degli esploditori esistenti (del tipo Gazex);
- nella posa di reti paramassi (che assolveranno anche alla funzione di fermaneve) a protezione del nuovo skiweg in progetto;
- nella posa di reti di protezione dei bordi pista di tipologie adeguate alla morfologia del territorio e alle esigenze gestionali della società esercente.

Tali esigenze discendono principalmente dagli obblighi posti a carico del gestore delle piste di sci dall'art. 8 della L.R. 17.3.92 n.9 di garantire l'agibilità e la manutenzione delle piste, obblighi che si concretizzano anche nella necessità di "proteggere con barriere anticaduta i bordi delle piste in adiacenza di dirupi, strapiombi, seracchi e crepacci", come specificato all'art. 6e del regolamento regionale 22.4.96 n.2.

Al fine di rendere fruibili i tracciati serviti dal nuovo impianto funiviario in progetto anche in condizioni di scarso innevamento naturale si prevede infine di andare ad estendere l'impianto di innevamento programmato alla pista n. 9 e al nuovo skiweg in progetto (raccordo n. 9-10-19).

Un'altra modifica importante prevista è quella per la **pista n. 15**

Le attuali previsioni di sviluppo del comprensorio sciistico di Pila legate alla previsione di realizzazione di una nuova telecabina "Pila-Couis" in sostituzione delle seggiovie KM 45 Pila-Gorraz (detta "Liason") e KM 51 Grimod-Couis (detta "Couis1") hanno portato la società Pila a rivedere la programmazione degli interventi di sviluppo del comprensorio nella loro interezza facendo emergere la necessità di effettuare l'adeguamento funzionale della Pista 15 con conseguente rivisitazione della viabilità nell'area di intervento senza la necessità di realizzare il sottopasso previsto nel progetto originario dell'intervento.

La necessità di allargare e rettificare la pendenza del tratto di pista contemplato in questo progetto è legata alla previsione di un importante aumento dei flussi di sciatori in questo tratto di rientro in quanto si prevedono flussi di sciatori principianti in ricircolo sulle stazioni intermedie del nuovo impianto che si sommeranno agli sciatori di ogni livello che utilizzeranno tale tracciato come rientro verso la stazione di monte della telecabina Aosta – Pila.

L'attuale conformazione della pista, oltre che essere di larghezza insufficiente, porta attualmente gli sciatori principianti a fermarsi prima di affrontare un tratto più acclive, creando potenziali situazioni di pericolo.

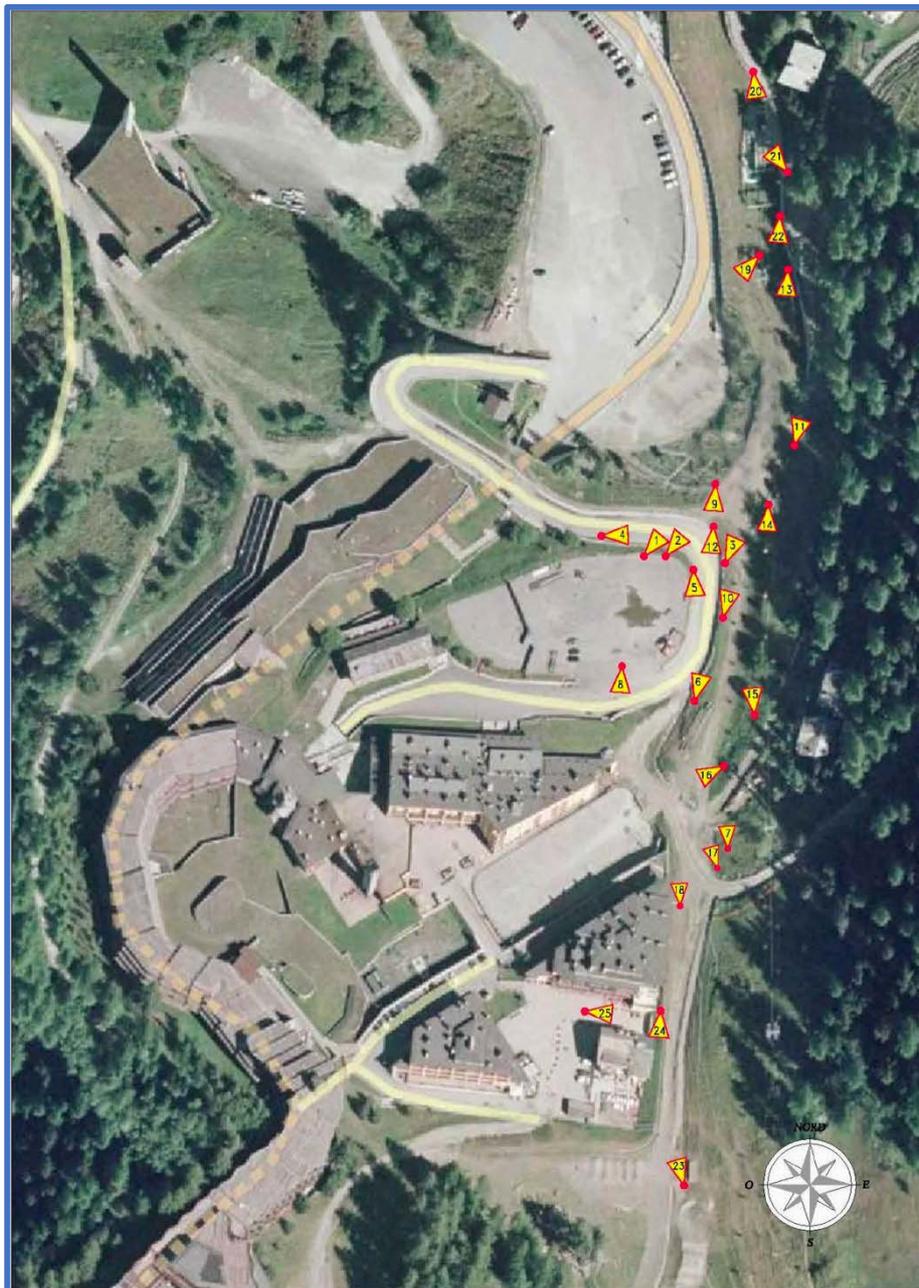
Con la correzione del profilo longitudinale, andando ad eliminare l'attuale repentino cambio di pendenza e regolarizzandone la pendenza sull'intero tratto, si prevede di andare ad uniformare le velocità del flusso di sciatori al fine di aumentarne la sicurezza nonché di aumentare la portata della pista rendendone l'intera larghezza in progetto sempre disponibile al flusso degli utenti.

(tratto dalla Relazione tecnico descrittiva del progetto redatta da "Dimensione Ingegnerie")

A seguito di questi interventi risulta necessario adeguare la tavola "031_P2_Elementi, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica (TDA)" con le modifiche previste per le perimetrazioni delle piste e con l'adeguamento della perimetrazione dell'area sciabile. In alcuni tratti la perimetrazione dell'area sciabile è prevista ampliata rispetto al perimetro delle piste di circa 3 metri per permettere alla Pila S.p.a. di poter eventualmente adeguare la pista adiacente ad eventuali imprevisti che potrebbero avvenire nella fase di realizzazione della stessa.

Per una verifica sugli ambiti inedificabili presenti si rimanda alla relazione geol. Del geol. Vuillermoz allegata al Progetto delle piste.

Immagine tratta dal Progetto della Pista n. 15 di "Dimensione Ingegnerie":



MODIFICA PROPOSTA

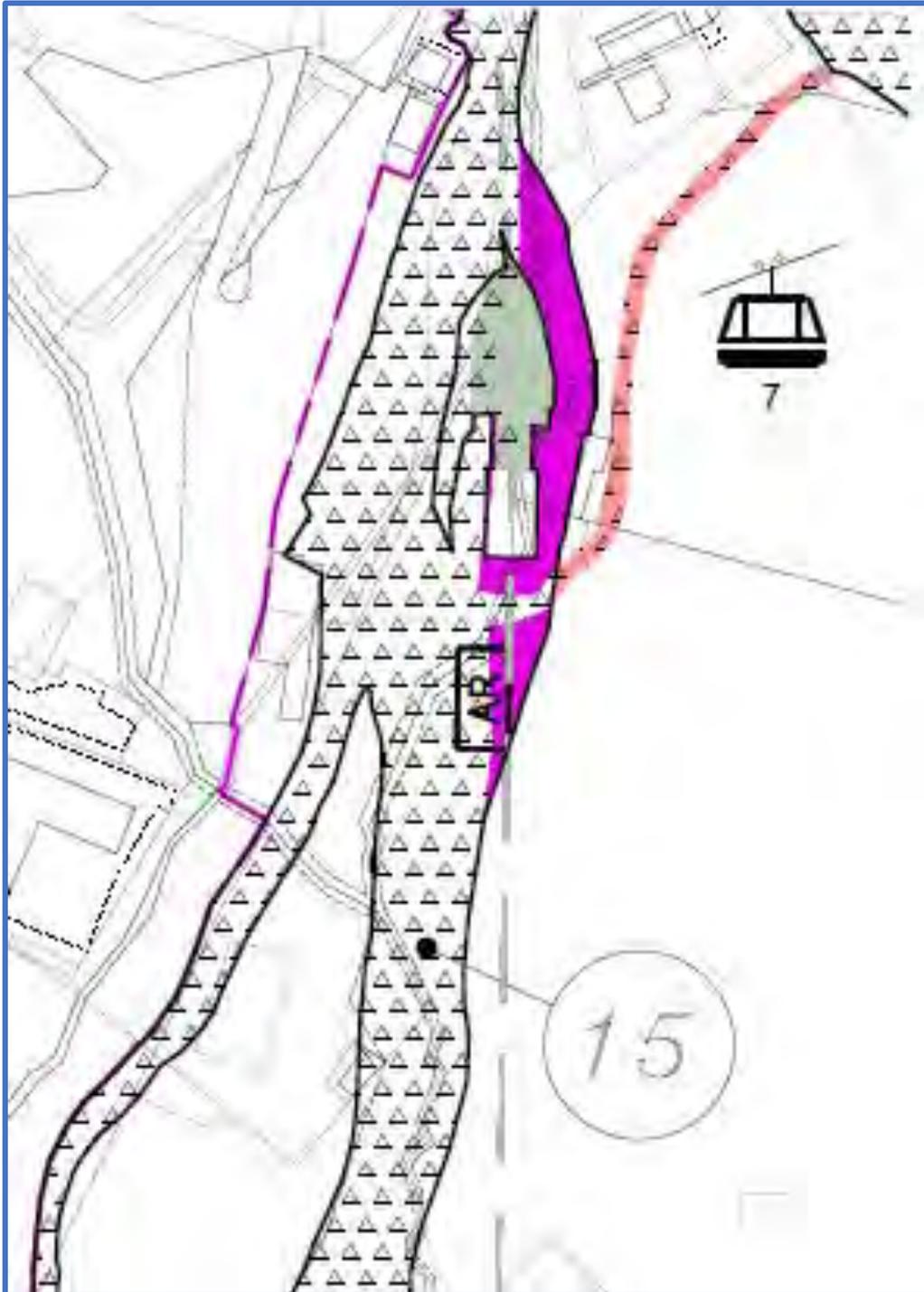


Parte bassa del comprensorio (Pista n. 15) Tavola P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA

scala 1:2.000



Arrivo seggiovia Gorraz _ Area in cui verrà modificato il tratto di pista individuato nella prossima immagine

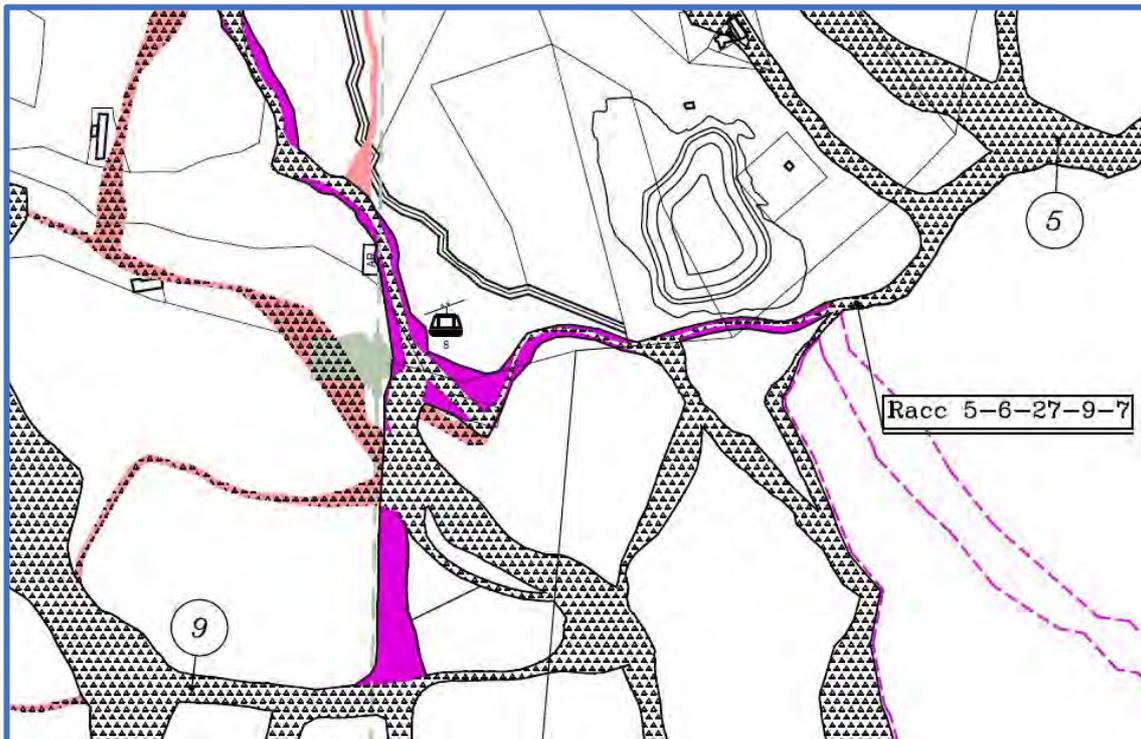


Parte intermedia prima stazione Tavola P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA
scala 1:2.000

REGIONE AUTONOMA VALLE D' AOSTA COMUNE DI GRESSAN
ACCORDO DI PROGRAMMA NUOVA TELECABINA "PILA-COUIIS"
VARIANTE AL PRG
RELAZIONE ILLUSTRATIVA



Parte intermedia seconda stazione Tavola di progetto redatta dalla Pila Spa su ortofoto



Parte intermedia seconda stazione Tavola P2_ELEMENTS, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA
scala 1:10.000

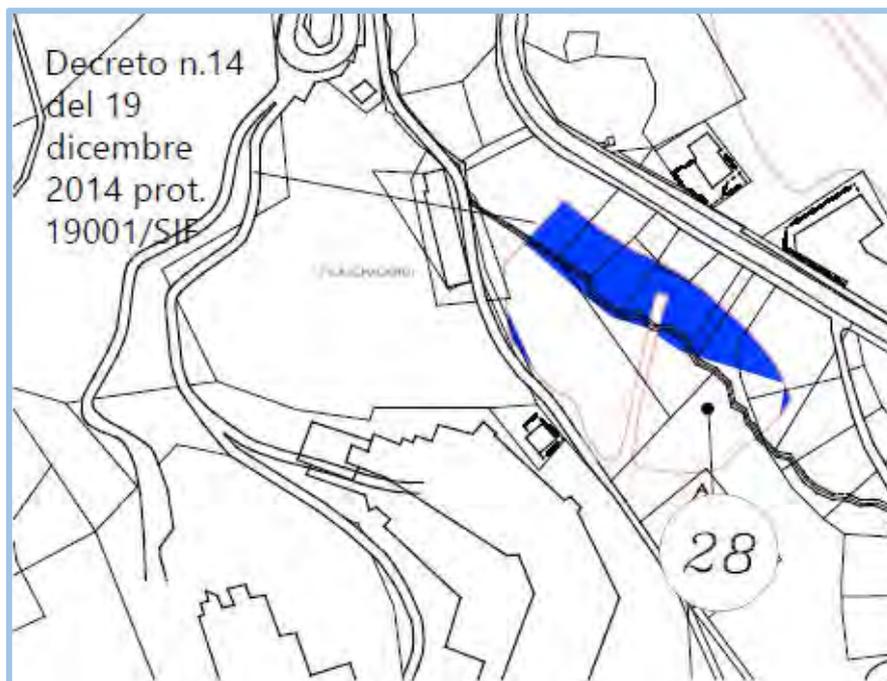
Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato PD.01.06.01.08_COMUNE DI GRESSAN_P2_TAVOLA DI CONFRONTO PISTE e ai seguenti allegati:

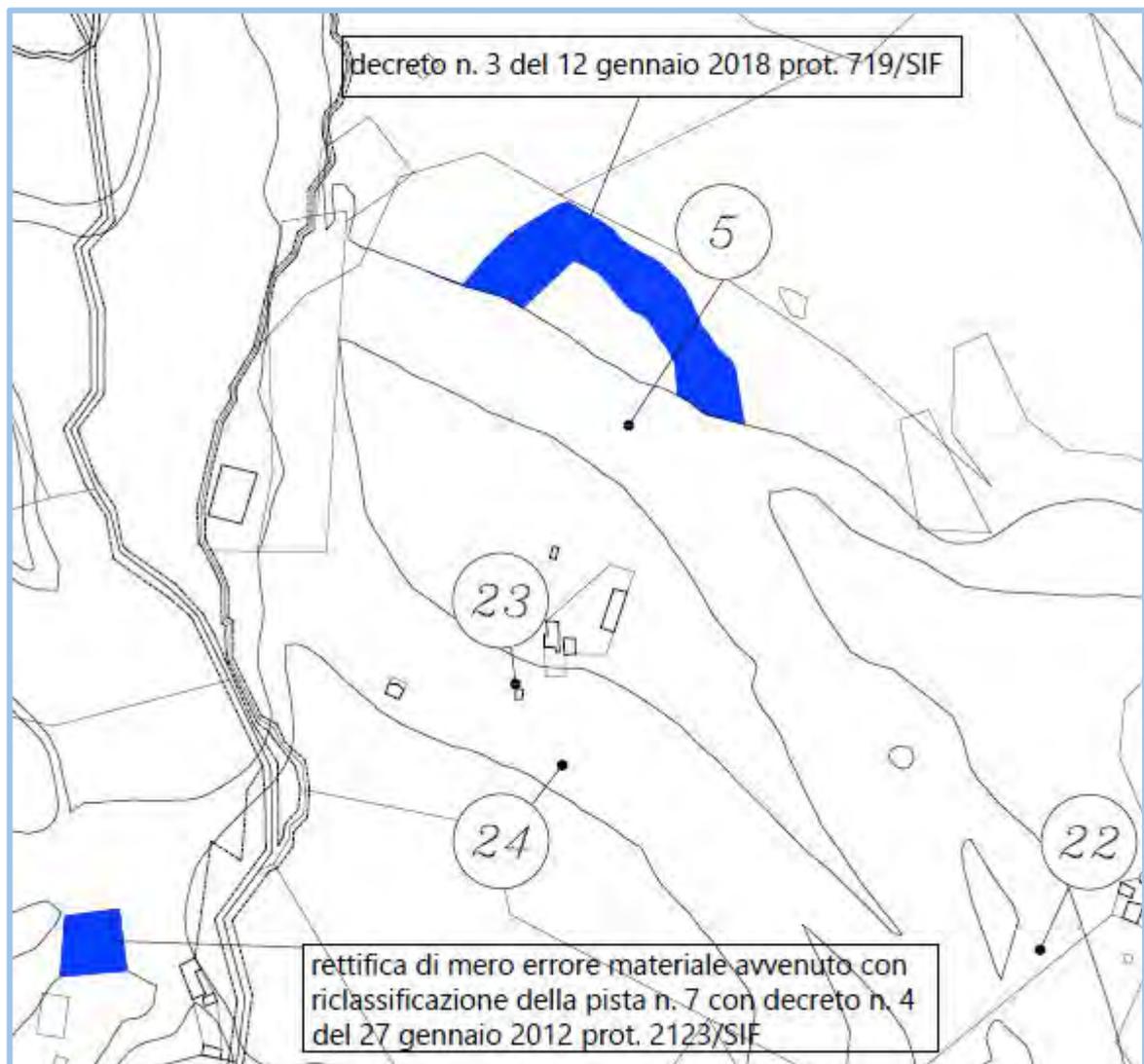
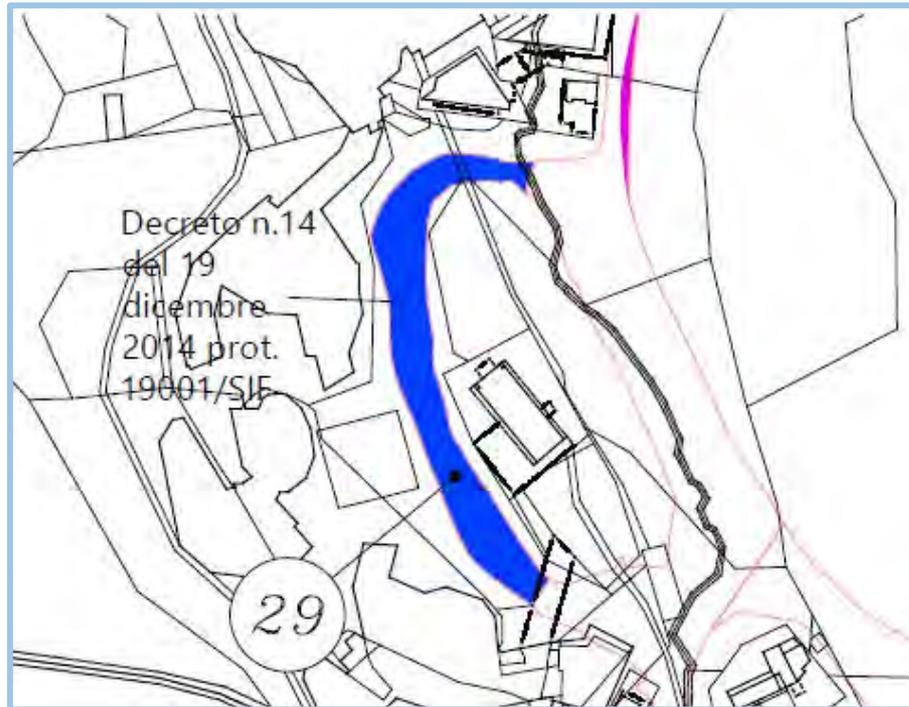
PD.01.06.01.05.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.05.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000

3.4.2. ADEGUAMENTO DELLA TAVOLA 031_P2_Elements, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica_ (TDA) ai nuovi accatastamenti avvenuti negli ultimi anni in modo da avere una cartografia definitiva del PRG aggiornata.

In considerazione del fatto che nel corso degli anni sono state accatastate nuove piste e non sempre la tavola P2 del PRG è stata aggiornata, con questa variante si coglie l'occasione di adeguare la tavola "031_P2_Elements, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica_(TDA)" ai nuovi tracciati approvati ai sensi dei seguenti decreti:

- Decreto n. 14 del 19 dicembre 2014 prot. 19001/SIF.
- Decreto n. 2 del 27 gennaio 2017 prot. 824/SIF.
- Decreto n. 3 del 12 gennaio 2018 prot. 719/SIF.
- Rettifica di mero errore materiale avvenuto con riclassificazione della pista n. 7 con decreto n. 4 del 27 gennaio 2012 prot. 2123/SIF
- Decreto n. 6 del 4 dicembre 2019 prot. 15752/SIF.





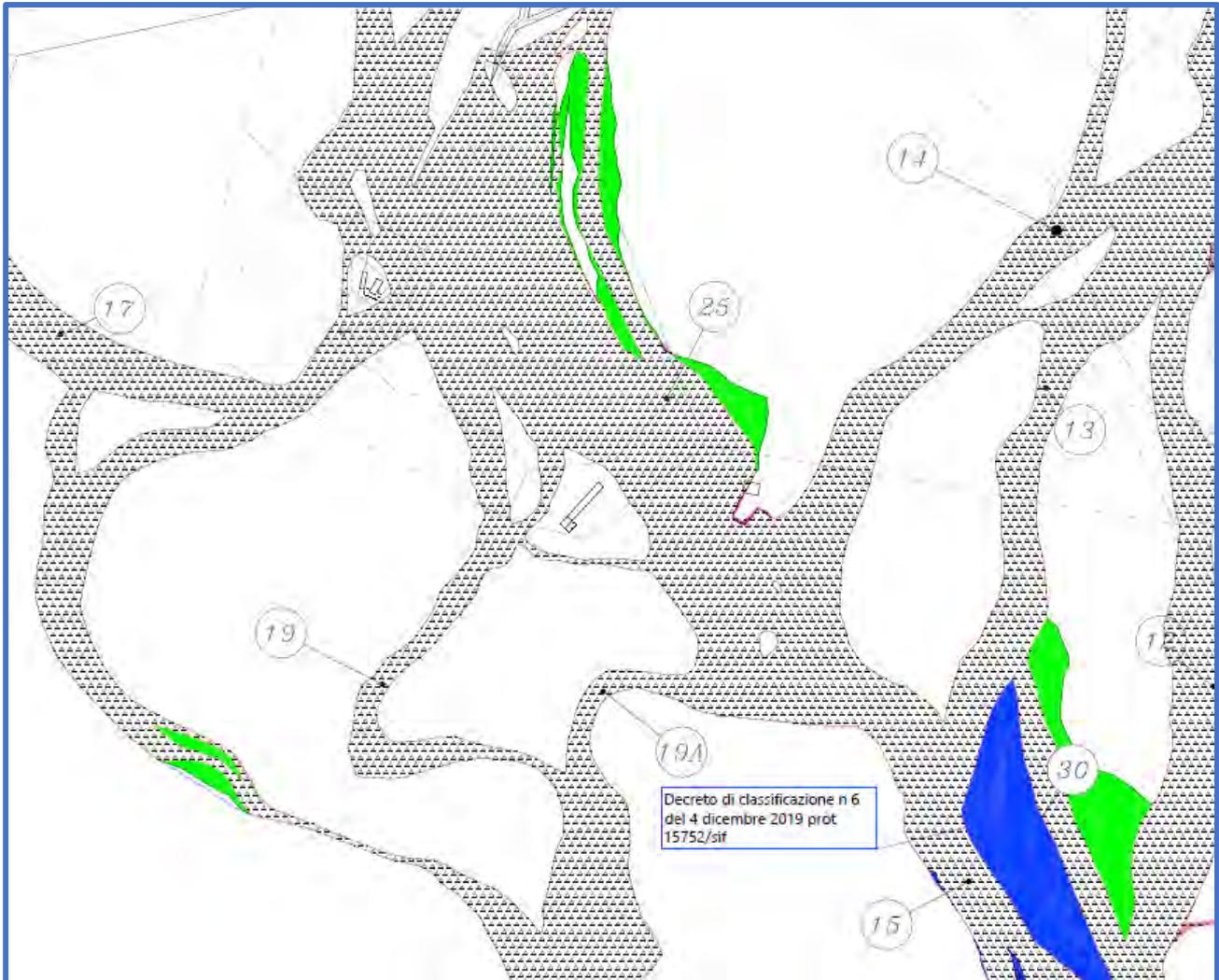
Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato PD.01.06.01.08_COMUNE DI GRESSAN_P2_TAVOLA DI CONFRONTO PISTE e ai seguenti allegati:

PD.01.06.01.05.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.05.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000

3.4.3. ADEGUAMENTO DELLA TAVOLA 031_P2_Elements, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica_ (TDA) al nuovo progetto delle piste in fase di riclassificazione.

Parallelamente alla procedura di Accordo di Programma, la Pila S.p.a. sta provvedendo alla classificazione della variante alle piste n. 15, 16, 30 e 25 (Iter di approvazione in fase di conclusione). In accordo con il responsabile del procedimento dell'Accordo di Programma si è deciso di inserire nella Variante tutte le modifiche previste per le Piste in modo da avere, alla fine del procedimento, uno strumento aggiornato con tutti gli adeguamenti delle piste del comprensorio ai progetti approvati.

In verde sono evidenziate le modifiche previste.





Ortofoto dell'area di intervento

Per maggiori dettagli si rimanda all'allegato PD.01.06.01.08_COMUNE DI GRESSAN_P2_TAVOLA DI CONFRONTO PISTE e ai seguenti allegati:

PD.01.06.01.05.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.05.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000

MODIFICA DELLE NTA

A seguito di queste modifiche il progetto prevede di adeguare le tabelle normative Tabella 1.20, per le sottozone Ec27 ed Ec 29 e la tabella 1.25 per la sottozona Ef5 che, secondo il progetto presentato, dovranno ammettere:

- le destinazioni d'uso di cui all'art. 10 comma 1 lett. **K4) impianti di trasporto a fune;** lett. **K5) attività ricreative e per l'impiego del tempo libero, richiedenti spazi specificamente destinati ad attività all'aperto** per permettere gli interventi di adeguamento funzionale ed allargamento delle piste ai fini di aumentarne la sicurezza e la fruibilità.

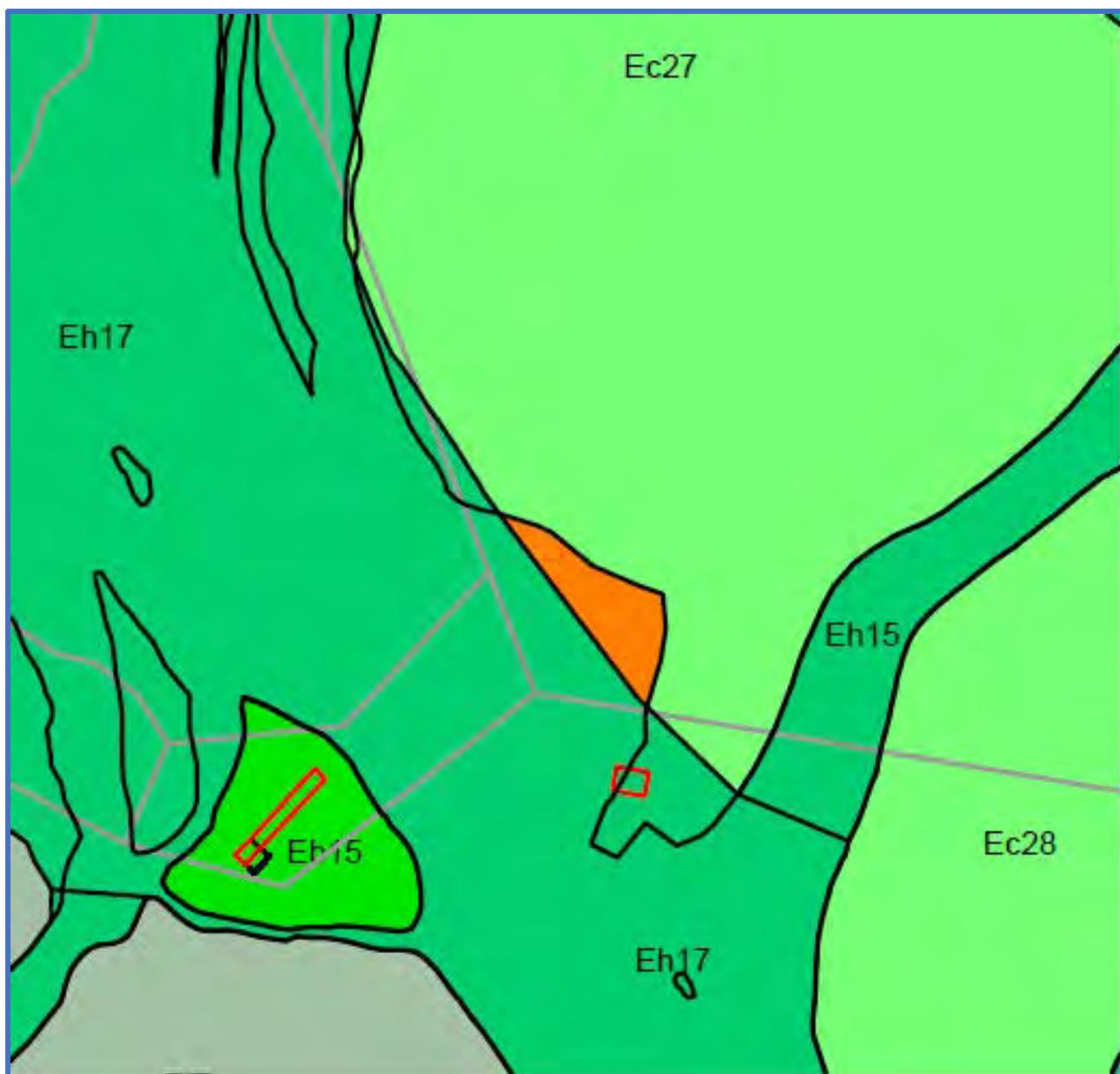
-gli interventi di cui: all'art. 8 delle NTA punto **c7) opere infrastrutturali per miglioramento e completamento di infrastrutture pubbliche, diverse da quelle leggere di cui al precedente punto c3, purché non comportino interventi radicalmente modificativi dei tracciati stradali o del**

sistema degli spazi pubblici nonché nuovi percorsi stradali o nuove piazze; e punto c9) costruzione di nuove strutture edilizie e di ogni altro nuovo manufatto emergente dal terreno e diverso da quelli previsti ai precedenti punti; limitatamente per gli usi K4 e K5 inerenti la pratica dello sci alpino.

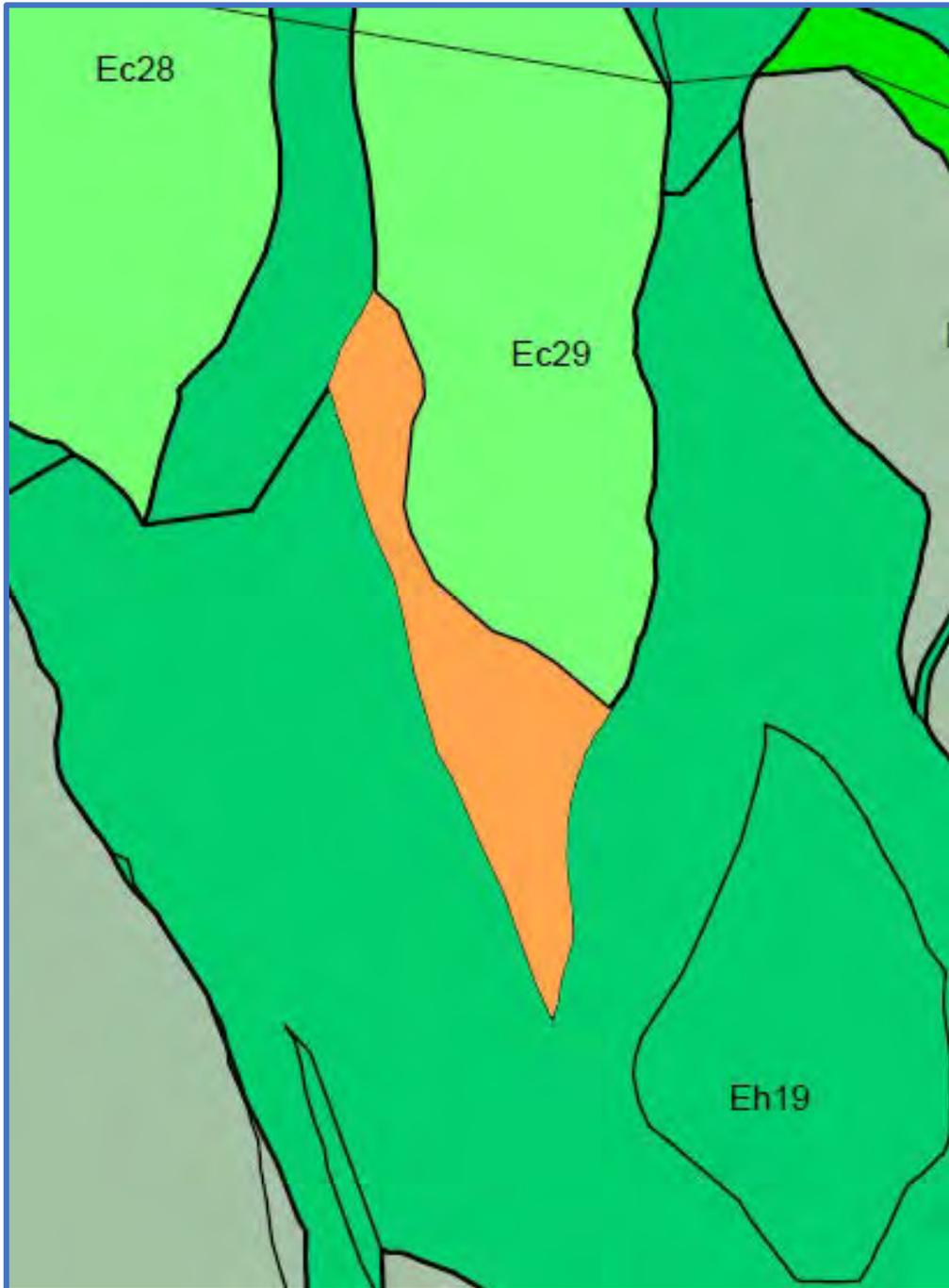
Si prenderà atto di queste modifiche normative non appena l'iter di riclassificazione sarà terminato.

SOVRAPPOSIZIONE DEGLI AMPLIAMENTI DELLE PISTE SULLA TAVOLA P4 ZONIZZAZIONE SERVIZI E VIABILITA' PER INDIVIDUARE GLI INTERVENTI.

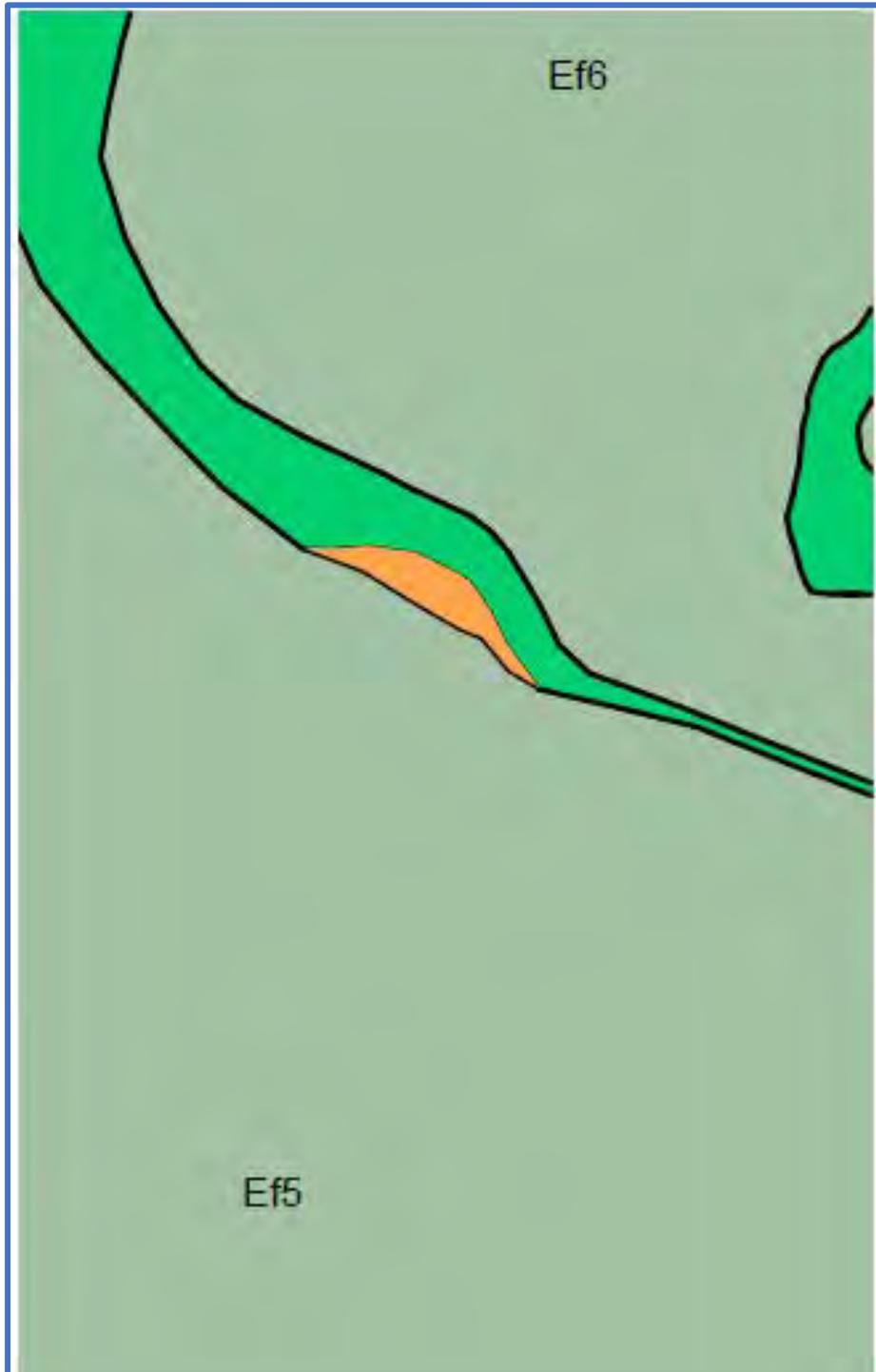
Pista n. 25



Pista n. 30



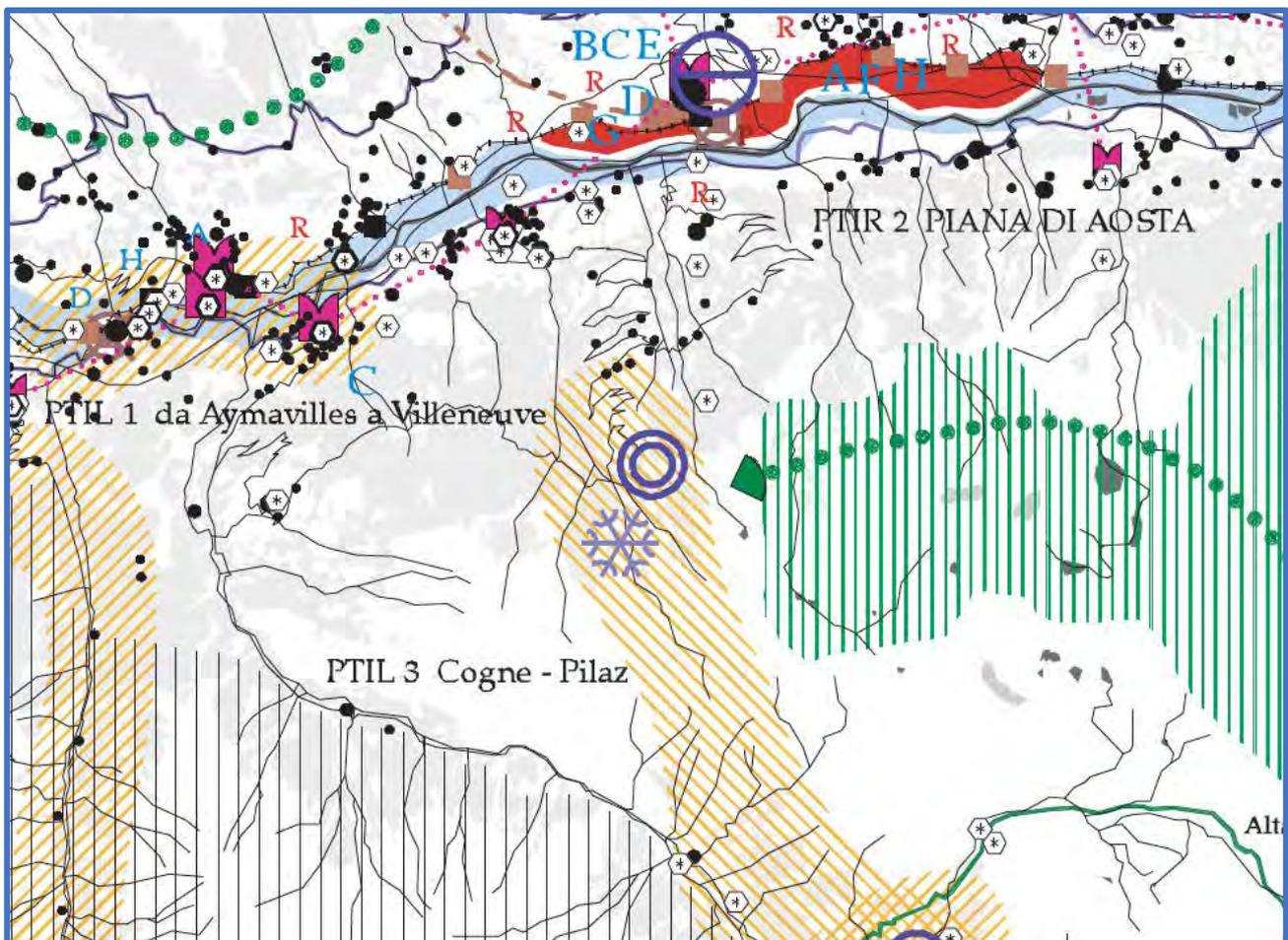
Pista n. 16



4. COERENZA CON IL PTP

Il Piano Territoriale Paesistico è uno strumento di indirizzo per la pianificazione territoriale e settoriale di livello regionale e locale: è uno strumento di supporto per l'attività di gestione del territorio regionale in quanto consente di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e quella settoriale con il contesto fisico, ambientale, culturale ed economico, ponendo in risalto i punti di forza e di debolezza ed evidenziando potenzialità e opportunità.

La variante urbanistica trova riferimento negli orientamenti del PTP là dove prevede interventi di valorizzazione o trasformazione particolarmente significativi come per il PTIL 3 – *Cogne Pila* (Progetti Operativi Integrati Di Rilievo Subregionale) nel quale gli interventi proposti richiedono la concertazione operativa di azioni che competono a soggetti pubblici o privati o a diversi settori della Pubblica Amministrazione oppure utilizzo di risorse finanziarie di diversa provenienza e con diverse destinazioni funzionali) secondo il quale è prevista la valorizzazione turistica e la riorganizzazione dei collegamenti tra Aosta, Pila, Cogne e Valnontey, da incentivare anche attraverso l'integrazione funzionale e turistica delle due stazioni.



Estratto dalla Relazione Illustrativa del PTP in cui sono evidenziati: la grande stazione di Pila, la connessione funzionale operativa con Cogne e l'importanza del turismo invernale per la Stazione.

Per questo Progetto Operativo è previsto il potenziamento delle attrezzature e dei nuovi punti di attestamento del traffico turistico di Cogne e la riorganizzazione dell'area insediata sottostante al complesso di Pila, da incentivare anche attraverso l'integrazione funzionale e turistica delle due stazioni.

A Pila si prevedono interventi indirizzati a:

-sistemare l'area di connessione tra la stazione di arrivo dell'impianto a fune Aosta - Pila e la stazione della ferrovia, con formazione di un centro servizi e di attrezzature ricettive anche extralberghiere, organizzate anche in riferimento al nodo di interscambio previsto presso la "porta sud" di Aosta (v. PTIR 2 – Piana di Aosta)

-riqualificare la stazione turistica di Pila con strutture collettive ed alberghiere, onde ridurre gli insediamenti di seconde case ancora previsti dai piani di utilizzazione del comprensorio.

Operatori coinvolti, oltre alla Regione e ai Comuni interessati, sono le Società di Gestione delle attrezzature e degli impianti di Pila (compresi gli operatori che gestiranno la connessione con Cogne) e gli operatori privati interessati alla gestione del complesso di attrezzature di Cogne.

Anche negli *Orientamenti Programmatici Per Settori* in merito ai **servizi**, il PTP prevede il *rafforzamento e lo sviluppo della dotazione funzionale delle stazioni e località turistiche, anche in considerazione delle relazioni interregionali, da ottenersi mediante la complementarità e il raccordo tra centri diversi, in particolare (...) tra Pila e Cogne.*

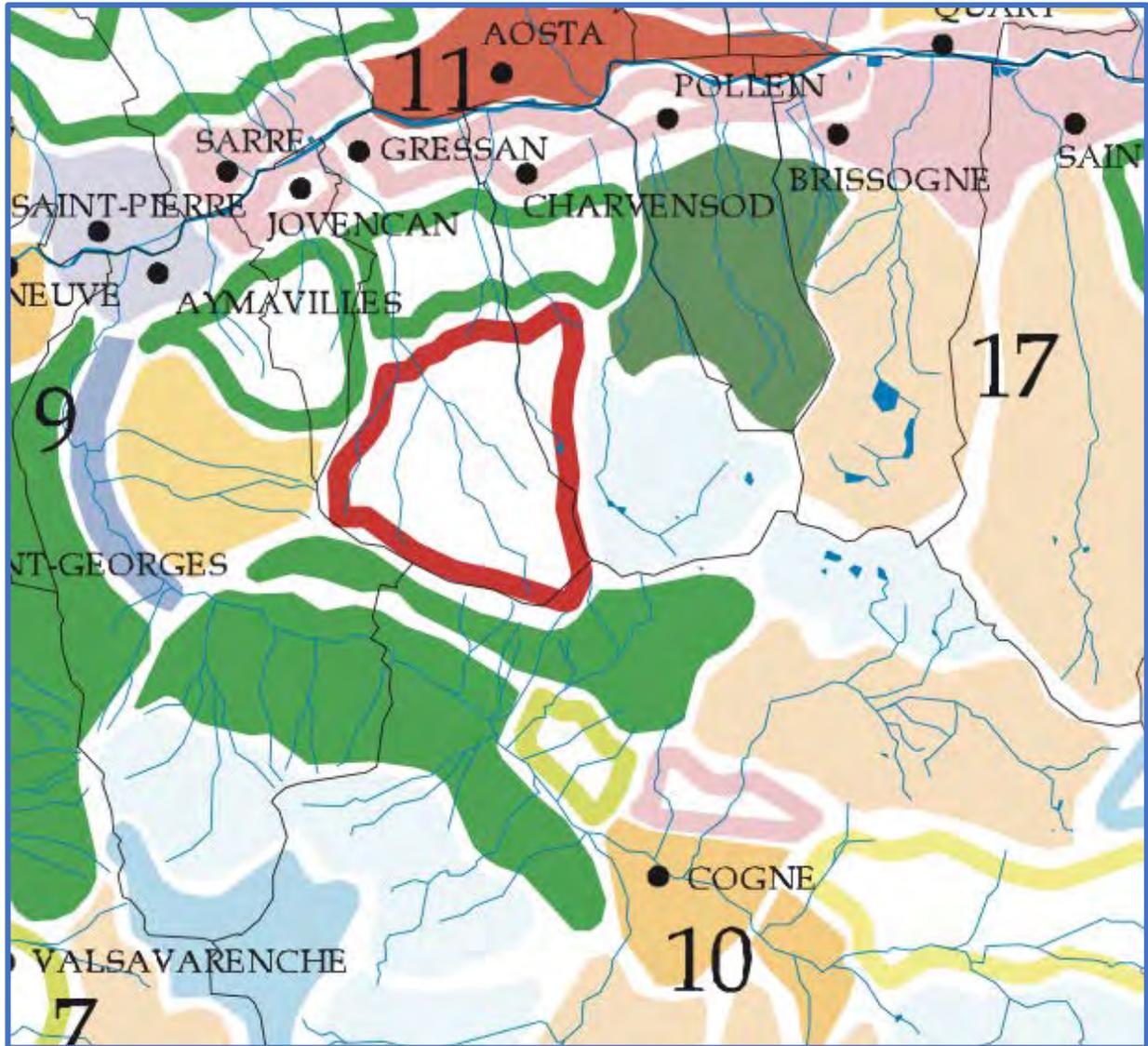
*La Regione promuove inoltre accordi di programma e altre forme di intesa tra comuni e altri soggetti interessati allo sviluppo delle grandi stazioni, volti a diversificare le modalità di accesso e a ridurre l'impatto ambientale dei flussi motorizzati, a favorire l'integrazione delle attrezzature, **delle aree sciabili** e delle altre risorse e a qualificare l'offerta turistica e l'immagine complessiva della Valle d'Aosta.*

(...)

Il PTP articola i suoi indirizzi anche per **"Unità Locali"**. Tali "Unità" colgono le interazioni tra componenti territoriali e ne definiscono un'identità locale composta da relazioni tra elementi anche eterogenei tra loro ma che connotano specificamente determinati ambiti territoriali ed hanno il compito di informare ed orientare la disciplina urbanistica a tutela e valorizzazione dei sistemi di relazione (ecologici, paesistici e funzionali) che caratterizzano le diverse parti del territorio regionale.

Spiegato in modo sintetico, l'individuazione delle unità locali viene fatta sulla base delle **"Unità di Paesaggio"**, *intese come ambiti caratterizzati da specifici sistemi di relazioni ecologiche e paesistiche, che conferiscono loro un'immagine relativamente unitaria e l'identità di luoghi riconoscibili e distinguibili dal contesto*, tenendo conto degli aspetti insediativi, relazionali e funzionali maggiormente rilevanti ai fini della caratterizzazione delle diverse aree locali, nonché delle ipotesi d'integrazione, di coordinamento e d'intervento assunte dal piano.

Mentre le unità di paesaggio individuano aree ben riconoscibili, ancorché non sempre separate da confini netti e precisi ed anzi talora largamente sovrapposte, le "unità locali" sono costituite essenzialmente da sistemi di relazioni, di varia e più complessa natura, raramente confinabili in ambiti precisamente definiti.



Estratto dalla Relazione Illustrativa del PTP in cui sono evidenziate le unità di paesaggio identificate per l'area di Pila.

UNITÀ DI PAESAGGIO UNITÉS DE PAYSAGE					
	AG — paesaggio dei ghiacciai paysage de glaciers		BI — paesaggio dell'insediamento diffuso nel bosco paysage d'habitat dispersé dans les bois		IP — paesaggio di pendio insediato dell'envers paysage de pente urbanisée de l'envers
	AL — paesaggio lacustre d'alta quota paysage lacustre d'altitude		BC — paesaggio di cornice boscata paysage de corniche boisée		IF — paesaggio del conoide insediato paysage d'urbanisation sur cône
	AC — paesaggio di conche d'alta quota paysage de cuvette d'altitude		GS — paesaggio di gole e strettoie paysage de gorges et défilés		FD — paesaggio dominato da uno o più fulcri paysage dominé par un ou plusieurs éléments évidents
	PC — paesaggio di conche a pascolo paysage de cuvette pâturable		VD — paesaggio di vallata a sviluppo discontinuo paysage de vallée à développement discontinu		DP — paesaggio di piana della valle centrale paysage de plaine de la vallée centrale
	PS — paesaggio di convergenza di sottosistemi del pascolo paysage de convergence de sous-systèmes des pâturages		VP — paesaggio di valle con piana a fondo piatto paysage de vallée à fond plat		UU — paesaggio urbano paysage urbain
	VG — paesaggio di vallone a gradoni paysage de vallon en gradins		TV — paesaggio di terrazzo lungo versante paysage en terrasses le long du versant		UN — paesaggio urbano dominato da monumenti naturali paysage urbain dominé par des monuments naturels
	VF — paesaggio di vallone in forte pendenza paysage de vallon en forte pente		IT — paesaggio di terrazzo con conca insediata paysage en terrasses avec cuvette urbanisée		
	VC — paesaggio di valle minore a morfologia complessa paysage de vallée secondaire à morphologie complexe		IV — paesaggio di versante a fasce paysage de versant en bandes		
	BV — paesaggio di versanti boscati paysage de versants boisés		IK — paesaggio di insediamento su confluenza paysage d'urbanisation sur confluent		

Il Comune di Gressan e la stazione di Pila sono incluse nelle seguenti Unità Locali:

- "Unità 9 – Fondovalle della Dora Baltea: da Villeneuve a Sarre"
- "Unità 10 Cogne e il Gran Paradis"
- "Unità 11 Aosta"

STRALCIO DELLE SCHEDE PER UNITÀ LOCALI DI INTERESSE

UNITÀ 9 FONDOVALLE DELLA DOIRE BALTÉE: DA VILLENEUVE A SARRE

COMUNI INTERESSATI: Aymavilles, Charvensod, Gressan, Jovençon, Saint-Pierre, Sarre, Villeneuve.
 "Relazioni da intensificare con altre unità locali dell'envers per il **coordinamento delle risorse turistiche** (strada dell'envers e per accessi alle stazioni e all'escursionismo in quota, connessioni con Cogne e con Pilaz).

Unità di paesaggio	Componenti caratterizzanti gli aspetti tipici (lettere) e specifici (*)
IP — da Aymavilles a Gressan insediamenti su conoide all'envers (con unità locale 11)	A — fiume con fascia golenale molto alterata dalle opere autostradali B — bosco compatto lungo il versante dell'envers E — agglomerati su conoide: Vercellod, Pompiod, Pessolin, isolati nella parte alta; Jovençon composto di <i>hameaux</i> diffusi e con espansioni lungo strada nella piana * — sella e versante coltivato tra lo Château de Aymavilles e Vercellod, con segni delle coltivazioni, morfologie particolari ed edificazioni specialistiche * — coltivazioni di frutteto diffuse, in parte a <i>verger</i> tradizionale, con segni dell'ordinamento fondiario, in parte con reimpianti moderni * — morfologia particolare con piccoli rilievi coltivati e beni isolati nella piana tra Jovençon e Aymavilles e negli agglomerati più alti di Jovençon

SITUAZIONI PROBLEMATICHE E ORIENTAMENTI			
ELEMENTI RELAZIONALI	TIPI DI PAESAGGIO	SPECIFICAZIONI	ORIENTAMENTI
Canali di fruizione e punti panoramici	FD/IK GS/BI IK/FD IT IF	<ul style="list-style-type: none"> • autostrada, strada statale n. 26 • strada dell'envers, strada per Cogne, strada interna di Saint-Pierre • strada per Camagne da Champagnolle di Villeneuve • Ozein e strada di costa per Pilaz • strada di costa sul versante di Saint-Pierre 	RQ MA MA TR1 RQ
Integrazione servizi e risorse turistiche		<ul style="list-style-type: none"> • integrazione del patrimonio disponibile con Aosta per turismo culturale • connessione in circuiti attrezzati di altri beni e percorsi (Pont-d'Ael, Introd, Saint-Nicolas, Avise, strada di costa da Ozein a Pilaz) 	TR1 TR2

UNITA 10 COGNE E IL GRAND-PARADIS

COMUNI INTERESSATI:

Aymavilles, Cogne, Valsavarenche

*“Strategiche in questo senso le modalità di gestione della accessibilità, sia per i flussi escursionistici alle parti più da salvaguardare del Parco e degli ambienti in quota, sia per i flussi veicolari alla stazione stessa, congestionata negli agglomerati maggiori e nei punti di attestamento, **sia agli impianti per il turismo invernale, per i quali sarebbe opportuna una connessione diretta con Pilaz.**”*

SITUAZIONI PROBLEMATICHE E ORIENTAMENTI			
ELEMENTI RELAZIONALI	TIPICI DI PAESAGGIO	SPECIFICAZIONI	ORIENTAMENTI
Sistemi di trasporti pubblici		• connessione ferroviaria con Pilaz, per utilizzi invernali e raccordo con Aosta via funivia e formazione di centro di attestamento per il traffico privato presso stazione di arrivo	TR1
		• sistema di trasporto di tipo “urbano” tra il centro, le frazioni e Valnontey, anche alternativo al traffico privato	TR1
		• servizio a prenotazione o chiamata per turismo escursionistico intervallivo e del Parco	TR2
Integrazione servizi e risorse turistiche		• stazione turistica integrata con risorse ad alto valore ambientale e paesistico: relazioni antropiche equilibrate in ambiente ad alta naturalità	TR1
		• integrazione con Pilaz per turismo invernale	TR2
		• integrazione tra attrezzature ricettive e servizi dei diversi centri della stazione e formazione di un polo a Cogne presso il centro di attestamento della ferrovia per Pilaz	TR2
		• integrazione in rete dei servizi per il Parco (con Valsavarenche e Rhêmes-Notre-Dame)	TR1
		• integrazione dei percorsi storici in itinerari complessivi anche intervallivi con coordinamento e controllo dei flussi turistici nelle aree di maggior affluenza	RQ

UNITA 11 AOSTA

COMUNI INTERESSATI:

Aosta, Aymavilles, Brissogne, Charvensod, Gressan, Jovençon, Pollein, Quart, Roisan, Saint-Christophe, Saint-Pierre, Sarre, Villeneuve.

La relazione strutturante si distingue in:(...)

• *sistema dell'alto versante destro, in cui le relazioni tipiche del paesaggio dell'envers sono solo in parte alterate dalla pressione urbanizzativa della vicinissima città: caratterizzato dalla sequenza di fascia boscata a media quota, sopra i conoidi insediati, e di fascia prato-pascoliva superiore, in cui sono localizzati sistemi rurali tradizionali, e dalla compresenza di una stazione turistica invernale (Pilaz), in quota, unica nella regione con caratteri spiccatamente specialistici, con alte vette (Mont-Emilius) e le creste rocciose spartiacque con la valle della Grand-Eyvia. In particolare di distinguono diverse situazioni:*

— *sistemi boschivi tra Ozein e il torrent Gressan, con piccole isole di mayen (Torlin) e percorsi storici di costa, costituenti un versante envers appartenente al tipico sistema del fondovalle principale;*

— *sistemi insediativi rurali diffusi nel bosco, con significativa presenza di nuova edificazione lungo le strade per Pilaz, sopra i sistemi degli agglomerati di terrazzo di Charvensod, con mayen distribuiti su piccoli terrazzi più in alto;*

— ***conca pascoliva di Pilaz, a media e alta quota, con importanti attrezzature turistiche per la stagione invernale, costituenti un paesaggio urbano inserito nei pascoli e con cornice naturale (di bosco e ambienti rupicoli);***

— *complesso di vette d'alta quota in ambiente particolarmente naturale composto da conche a corona del Mont-Emilius e della Becca-de-Nona, importante riferimento visivo per Aosta e per l'insieme della valle centrale;*

Alcune relazioni strutturali dell'unità locale sono intrinsecamente critiche rispetto ad un equilibrato rapporto tra insediamento e assetto naturale: ciò è dovuto al recente consolidamento della fascia urbanizzata che impedisce varchi e reti di corridoi ecologici nello spessore della città, aggredisce zone delicate (come la fascia fluviale, la base della collina di Aosta, i paesaggi agrari dell'envers o le conche pascolive di Pilaz), alterando in questo modo un equilibrio che la dimensione urbana, relativamente ridotta, e la potenza del contesto naturale avevano fino a pochi anni fa mantenuto.

La criticità emerge con maggiore evidenza a seguito degli interventi infrastrutturali e per edilizia specialistica più recenti, tutti con impatti e risultati peggiorativi rispetto alla relazione tra insediamento e ecosistema precedente.

Per quanto riguarda le relazioni funzionali, l'unità locale svolge nel suo complesso il ruolo di polo regionale di servizi, attività amministrative e commerciali, nodo viario, ferroviario e nodo di interscambio.

Le relazioni sovralocali regionali fanno capo ad Aosta, da cui dipendono in modo più intenso Gressan, Sarre, Saint- Christophe, Roisan, necessitanti quindi di massima accessibilità e connessione infrastrutturale.

Il sistema infrastrutturale fa complessivamente capo all'unità di Aosta, per la quale passano anche i percorsi veicolari turistici più importanti (strada dell'envers e strada di balconata dell'adret), nonché un accesso importante alle stazioni sciistiche e all'escursionismo in quota (connessioni con Pilaz, e da questa, con Cogne).

Al suo interno, l'unità locale è tessuta da molteplici relazioni tra le parti: si citano solo quelle necessarie di intervento o di attenzioni:

(...) Le relazioni funzionali e il sistema dell'accessibilità (viabilità, trasporti) pongono completamente a carico dei centri di fondovalle l'intero sistema dei servizi (Aosta già connessa con Pilaz da un adeguato servizio funiviario).

Unità di paesaggio	Componenti caratterizzanti gli aspetti tipici (lettere) e specifici (*)
BI — sistema saliente nel bosco da Gressan a Pilaz	A — sequenze di terrazzi di versante con piccoli agglomerati (Imperial, Leysetta, Barrier) B — vaste aree boscate dell'eners C — infrastrutture viarie di salita lungo il versante E — ambiti di boschi e radure coltivati
UN — conche a pascolo di Pilaz, insediate con complessi turistici	A — conche a pascolo (Plan de l'Eyvie) B — sistema degli alpeggi e infrastrutture connesse (Leissé, Grand-Grimod, La Nouva) C — parti naturali (praterie e zone rocciose) E — fondali lontani * — infrastrutture (attestamenti viabili, ferrovia, funivia, impianti sciistici) * — centro turistico isolato e specializzato * — sviluppi turistici degli agglomerati rurali (Péroulaz, Les Fleurs, Gerdaz)

SITUAZIONI PROBLEMATICHE E ORIENTAMENTI			
ELEMENTI RELAZIONALI	TIPDI PAESAGGIO	SPECIFICAZIONI	ORIENTAMENTI
Canali di fruizione e punti panoramici	UU/IP	• autostrada, strada statale n. 26 e strada statale n. 27, strada dell'eners, ferrovia	RQ
	UU	• strade della collina, strada di Pilaz, strade verso Porossan	MA
	IF	• dall'interno città, strade con fondali di vette, strada per Pont-d'Avisod	MA
	IF	• strada da Senin a Vollein, a Ville-sur-Nus, da Veynes a Blavy • da Pléod, da Collignon, da Bibian, da Vignole, da Charvensod, da Ville-sur-Sarre, da Oveillan, da ⁷ Busseyaz	MA
Detrazioni o degrado	UU	• autostrada a monte di Aosta, con casello in fascia fluviale	RQ
	IP	• fronte edificato lungo strada a Gressan - Jovençon	RQ
	UU	• edifici produttivi Cogne, intorno alla fascia fluviale, a Sarre	RQ
	UU/IP	• sistemazioni fascia fluviale ad Aosta	RE
	UU/IP/IF	• infrastrutture (strada statale n. 27, svincoli), espansioni de l'Amérique e dell'autoporto, zone a Les Iles, Teppe, Pollein	RE
	UN	• insediamenti "urbani" di Pilaz, impianti e piste nell'area boscata	RQ
	IF	• edifici a Saint-Christophe, sviluppi di Roppoz, Arsin, Morisod	RQ
Concessioni viabilistiche	UU/IP	• accessi alla città da sud, da est e da ovest (anche da autostrada)	TR1
	IP/UU	• accessi alla fascia fluviale	TR1
	BI/UU	• strada "di balconata" dell'eners di costa tra Ozein e Pilaz per turismo	TR1
	IF	• connessione di strada di costa alta (balconata) tra Sorreley e Vallerod	TR1
Integrazione servizi e risorse turistiche		• Aosta: centro organizzativo di integrazione con:	
		- Gressan, Sarre, Quart per ricettività del turismo di transito anche speciale (ostelli, campeggi)	TR1
		- unità locale 9, unità locale 16, unità locale 20 per itinerari del turismo culturale	TR1
		- Ville-sur-Nus / Vallerod / Senin / Roisan / Gignod / Arpuilles / Ville-sur-Sarre (con unità locale 8, unità locale 12, unità locale 18) per la strada di balconata dell'adret	TR2
		- Pilaz: integrazione per il turismo estivo con Cogne (unità locale 10)	TR1
		- dotazione di servizi, di ricettività alberghiera e di impianti sportivi (diversi dallo sci alpino) distribuiti nell'unità locale - escursionismo di costa (strade dei rus) e intervallivo	TR1

Si può affermare che l'intervento previsto non contrasta con gli indirizzi proposti dal PTP attraverso le schede per unità locali e con gli orientamenti specifici legati ai tipi di paesaggio e alle relazioni esistenti anzi, si tratta di un'opera che va a:

1. -intergrarsi in un contesto già infrastrutturato,
2. -migliorare l'offerta di servizi esistenti,

3. -valorizzare un'area attualmente priva di identità (il parcheggio e l'area di arrivo della telecabina da Aosta)
4. -offrire un primo passo verso la connessione diretta con il comune di Cogne, intervento definito strategico dalla scheda per l'unità locale n. 10 (Cogne).

4.1. CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE E LE NORME PER PARTI DI TERRITORIO DEL PTP

4.1.1. Legenda

“Le modalità di azione e di intervento sul territorio si distinguono come segue:

5. di conservazione (CO), intese alla mera conservazione delle risorse e dei processi naturali, dei paesaggi, delle testimonianze e risorse culturali;
6. di mantenimento (MA), intese ad assicurare il mantenimento delle risorse, dei paesaggi e delle testimonianze culturali, anche mediante recuperi, purché produttivi di modificazioni fisiche solo marginali, nonché mediante riutilizzi compatibili con il mantenimento anzidetto;
7. di restituzione (RE), volte al ripristino di condizioni ambientali alterate da degrado, nonché alla eliminazione o alla massima mitigazione possibile delle cause del degrado o delle alterazioni stesse, al restauro dei monumenti e delle testimonianze storiche e culturali, al recupero del patrimonio abbandonato o male utilizzato, all'eliminazione o alla mitigazione degli usi incompatibili;
8. di riqualificazione (RQ), intese a valorizzare le risorse ed il patrimonio esistenti e ad eliminare usi non compatibili, anche mediante trasformazioni edilizie o urbanistiche consistenti, che non aumentino però significativamente i carichi urbanistici ed ambientali;
9. di trasformazione (TR), intese ad introdurre le seguenti modificazioni delle risorse e del territorio:
 1. TR1, volte alla modificazione, al potenziamento o al completamento di insediamenti o di altri complessi infrastrutturali o di usi in atto, con limitati aumenti dei carichi urbanistici o ambientali;
 2. TR2, volte alla realizzazione di nuovi insediamenti o altri complessi infrastrutturali mediante asservimento a tali fini di porzioni di territorio non ancora dotate della dovuta urbanizzazione o mediante radicale trasformazione dell'assetto urbanistico o infrastrutturale in atto o comunque con significativo aumento dei carichi urbanistici ambientali; rientrano, comunque, nella presente categoria tutti gli interventi di trasformazione non riconducibili alla categoria TR1.

Gli usi e le attività sono ripartiti nelle seguenti categorie:

- a) usi e attività di tipo naturalistico (N), orientati alla conservazione delle risorse e dell'ambiente naturale, con la riduzione al minimo delle interferenze antropiche; essi si distinguono come segue:
 1. di conservazione (N1) e di osservazione scientifica e amatoriale, comprendente la contemplazione e l'escursionismo, il *trekking* e l'alpinismo non richiedenti attrezzature d'accesso o d'uso;
 2. per il turismo a piedi, a cavallo o in bicicletta (N2), in quanto compatibile con lo stato dei luoghi, ossia non implicante alcuna modificazione ambientale, e con l'obiettivo prioritario proprio della presente categoria;
 3. di gestione naturalistica (N3) dei boschi, comprensiva di eventuali attività inerenti alla conduzione degli alpeggi compatibili con lo stato dei luoghi e con l'obiettivo proprio della presente categoria;
- b) usi e attività a carattere agro-silvo-pastorale (A), orientati al mantenimento del territorio con le tradizionali forme di sfruttamento delle risorse proprie delle comunità locali nonché alla conservazione dei paesaggi coltivati e del relativo patrimonio culturale; essi si articolano come segue:

1. attività agricole o forestali o inerenti all'uso e alla conduzione degli alpeggi (A1), con i relativi servizi ed abitazioni, caratterizzate da gestioni coerenti con la situazione ambientale e comunque non implicanti significative modificazioni ambientali né, in particolare, nuove strutture ed infrastrutture;
2. attività agricole o forestali o inerenti all'uso e alla conduzione degli alpeggi (A2), con i relativi servizi e abitazioni, comportanti significative modificazioni dello stato dei luoghi o dell'assetto infrastrutturale;
- c) usi ed attività abitativi (U), orientati alla riqualificazione e al miglioramento delle condizioni abitative; essi si distinguono come segue:
 10. residenze permanenti e/o principali (U1), con i servizi e le infrastrutture ad esse connessi; attività commerciali e produttive, di interesse prevalentemente locale;
 11. residenze temporanee ed attività ricettive (U2), escluse soltanto quelle di cui al successivo n. 3, comprese le attrezzature e i servizi ad esse connessi di carattere turistico, ricreativo, escursionistico, sportivo;
 12. residenze temporanee legate alle attività agro-silvo-pastorali (U3), con i servizi e le attività ad esse connessi;
- a) usi ed attività di tipo specialistico di rilievo non locale (S), orientati a scopi speciali; essi comprendono:
 13. le attività pubbliche di servizio o di pubblico interesse (S1) richiedenti impianti, attrezzature o spazi distinti da quelli per gli usi di cui alle lettere precedenti;
 14. le attività produttive (S2), commerciali o industriali, non collocate né collocabili in contesti urbano-abitativi;
 15. le attività sportive, ricreative, turistiche e del tempo libero (S3) richiedenti spazi specificatamente destinati ad attrezzature, impianti o servizi, o apposite infrastrutture.

Le condizioni operative sono enunciate come segue:

1. con la sigla C1, sono indicati gli interventi sempre consentiti, purché conformi al piano regolatore generale;
2. con la sigla C2, sono indicati gli interventi subordinati all'approvazione di strumenti urbani- stici di dettaglio, ovvero conformi alle prescrizioni della apposita normativa di attuazione dei PRGC nelle zone di tipo A;
3. con la sigla C3, sono indicati gli interventi ammessi solo se espressamente previsti da progetti e programmi integrati di cui all'articolo 5 o dai piani regionali di settore conformi al PRGC adeguato al PTP.

4.1.2. Confronto

Dall'esame delle cartografie del PTP e delle cartografie motivazionali del PRG vigente si evince che l'area oggetto di intervento ricade in diversi sistemi ambientali:

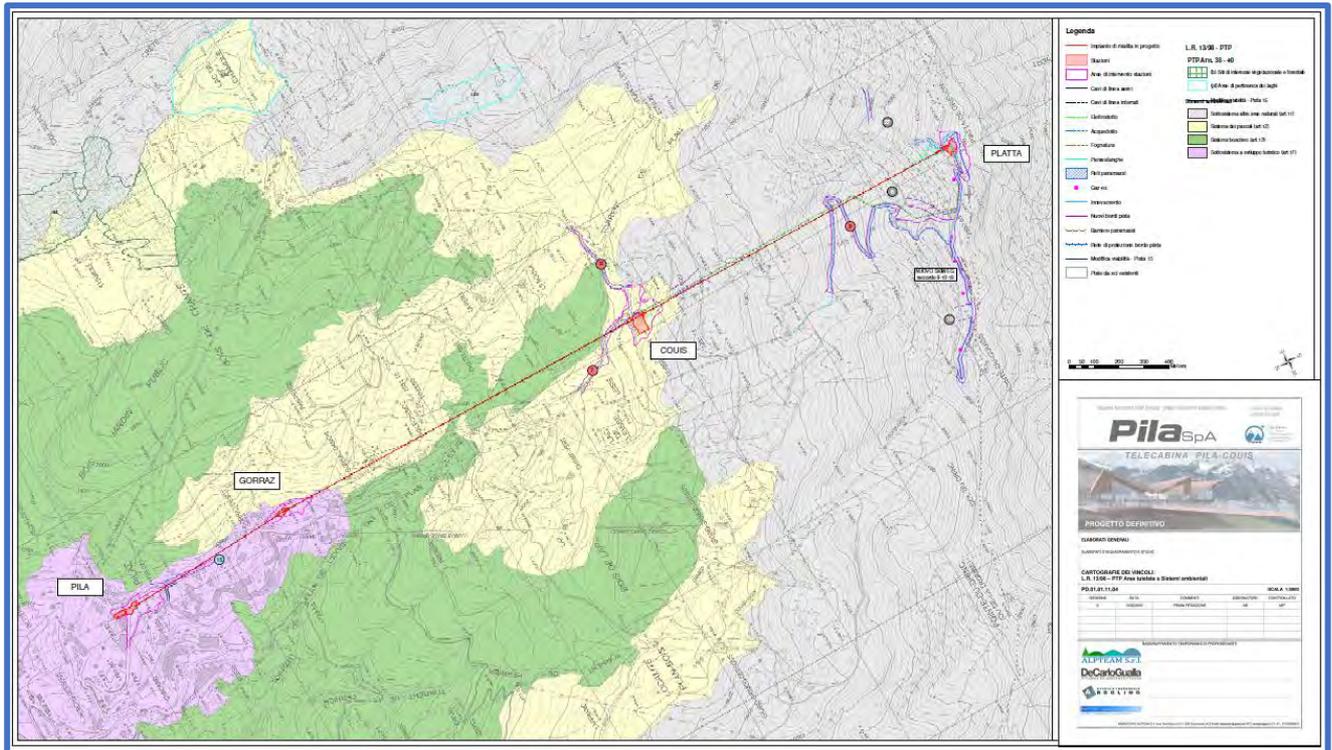


Tavola fornita da Alpteam

SISTEMA AREE NATURALI SOTTOSISTEMA DELLE ALTRE AREE NATURALI NAPTP ART 11 COMMA 2 PER LE SOTTOZONE Ef5, Ef11, Ef12 Ef13, Ef15, Eh19

A) Indirizzi del PTP

Il sottosistema delle altre aree naturali riguarda quella ampia fascia al di sopra dei sistemi del pascolo e sistema boschivo più a valle, costituito dal territorio che si sviluppa da circa 2100 m slm fino al confine comunale. Esso è distinto da un paesaggio montano caratterizzato dalle cime del crinale principale, dalle pietraie e dai roccioni, con rara e discontinua presenza di vegetazione arborea, che in questo ambito viene sostituita da piccoli cespugli, piante erbacee, muschi e licheni, più adatti a sopportare le basse temperature e l'abbondante neve. Anche in questo ambito e soprattutto nella parte ovest sono presenti numerose infrastrutture sciistiche.

L'art. 11, secondo comma, individua nella conservazione (CO) delle risorse l'indirizzo caratterizzante per usi ed attività di tipo naturalistico (N). L'art. 11 specifica poi quali altri interventi di restituzione (RE), di riqualificazione (RQ), di trasformazione (TR1 e TR2) sono ulteriormente ammessi, ed a quali condizioni.

In particolare, gli interventi di trasformazione (TR1), sono ammessi per usi e attività di tipo: A1; S3, limitatamente allo sci alpino e nordico; U2, limitatamente alle attrezzature per l'escursionismo, l'alpinismo e lo sci alpino e nordico; e gli interventi di trasformazione (TR2), sono ammessi alla condizione C2, per usi e attività di tipo: A2; S3, limitatamente allo sci alpino e nordico; U2, limitatamente alle attrezzature per l'escursionismo, l'alpinismo e lo sci alpino e nordico.

B) scelte della variante

La variante non modifica sostanzialmente le scelte del PTP in proposito. Il paesaggio situato a quote superiori al limite pascolivo rimane integro e privo di segni antropici che non siano da ricondurre a **puntuali infrastrutture volte al potenziamento degli impianti di risalita con attenzione**

all'inserimento ambientale e delle connesse strutture di servizio del comprensorio sciistico (impiantistiche e di eventuale ristorazione in alto alla Platta).

SISTEMA DEI PASCOLI NAPTP ART.12 PER LE SOTTOZONE Eb5, Eb14, Eh7 e Eh12

A) Indirizzi del PTP

Il sistema dei pascoli non risulta particolarmente ampio nel territorio di Gressan.

L'art. 12 definisce quale indirizzo caratterizzante il mantenimento (MA) delle risorse e del paesaggio, per usi ed attività inerenti la conduzione degli alpeggi, (A1). L'art. 12 specifica poi quali altri interventi di restituzione (RE), di riqualificazione (RQ), di trasformazione (TR1 e TR2) sono ulteriormente ammessi, e le relative condizioni.

B) scelte della variante

il territorio dei pascoli deve mantenere la sua valenza di produttività economica nei limiti del rispetto del contesto paesaggistico.

La variante in oggetto non modifica sostanzialmente le scelte del PTP in proposito.

In particolare, le sottozone Eb sono interessate in modo molto marginale e puntuale dai nuovi interventi che non contrastano con gli indirizzi del Piano, complessivamente orientati alla riqualificazione delle attività agricole, con i relativi servizi ed abitazioni, a conservare i paesaggi agrari e il relativo patrimonio naturale; a migliorare le condizioni dell'attività connessa alla conduzione degli alpeggi.

Per quanto riguarda le sottozone Eh, queste sono già inserite nel comprensorio e disciplinate dal PRG in quanto tali.

SISTEMA BOSCHIVO NAPTP ART. 13 PER LE SOTTOZONE Ec12, Ec23, Ec24, Ec26

A) Indirizzi del PTP

L'art. 13 definisce quale indirizzo caratterizzante il mantenimento (MA) del patrimonio forestale per usi ed attività inerenti la conduzione degli alpeggi, agricoli o forestali (A1) e specifica poi quali altri interventi di restituzione (RE), di riqualificazione (RQ), di trasformazione (TR1 e TR2) sono ulteriormente ammessi, e le relative condizioni.

Il secondo comma dell'art. 13 specifica ulteriori indirizzi da applicare specie nei casi di interventi ad alto contenuto trasformativo (TR1 e TR2).

B) scelte della variante

Il sistema boschivo è presente sino al limite della vegetazione forestale; è caratterizzato dalla presenza di estesi popolamenti forestali, interessanti per le loro caratteristiche di composizione, densità e struttura. La Variante rimane coerente con quanto indicato dal PTP in quanto gli interventi previsti all'interno delle aree boscate sono marginali o puntuali e non vanno a ledere le macchie boscate che continuano a mantenere la loro dimensione e vegetazione.

SISTEMA INSEDIATIVO TRADIZIONALE - Sottosistema a sviluppo turistico - (NAPTP: art. 17) PER LA SOTTOZONA Bd1 e la sottozona Eh4

A) Indirizzi del PTP

L'indirizzo caratterizzante è costituito dalla riqualificazione (RQ) del patrimonio insediativo ed infrastrutturale e del relativo contesto agricolo per usi ed attività di tipo abitativo e turistico (U1,

U2, S3). L'art. 17 specifica poi quali altri interventi di restituzione (RE), di riqualificazione (RQ), di trasformazione (TR1 e TR2) sono ulteriormente ammessi, e le relative condizioni.

B) scelte della variante

Nello specifico, la variante risulta sostanzialmente coerente con l'indirizzo caratterizzante il sistema che è costituito dalla riqualificazione (RQ) del patrimonio insediativo ed infrastrutturale per usi e attività di tipo S1 ed S2 e di trasformazione TR1 per usi G ed S1, S2.

4.2 - CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE NON SOSTANZIALE E LE NORME PER SETTORI DEL PTP.

Le modifiche apportate alla Variante del PRGC rispettano le prescrizioni cogenti e prevalenti dello stesso; per quanto concerne le Norme per settori del PTP si rimanda alle successive valutazioni che riprendono uno ad uno gli articoli di riferimento del PTP:

Art. 20 - TRASPORTI: le modifiche urbanistiche previste non sono interessate dalle prescrizioni ivi contenute.

Art. 21 - PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE DELLE STRADE E DEGLI IMPIANTI A FUNE - Comma 3 le modifiche urbanistiche previste rispettano le indicazioni ivi contenute:

3. Gli impianti di trasporto a fune devono essere localizzati e realizzati in modo da ridurre al minimo, in fase di costruzione e di esercizio, gli impatti paesistici e ambientali; in particolare:

- a) sono esclusi interventi che comportino alterazioni alla copertura forestale nei versanti molto acclivi, tali da determinare o aggravare rischi idrogeologici;*
- b) le strade di servizio permanenti devono rispondere alle determinazioni di cui al comma 1;*
- c) le strade di servizio provvisorie e le altre infrastrutture e alterazioni fisiche necessarie per la realizzazione degli impianti, nonché gli impianti e le altre opere di cui è prevista la sostituzione, devono essere oggetto di accurati progetti di demolizione e ripristino ambientale, da approvarsi contestualmente ai progetti degli impianti.*

Art. 22 - INFRASTRUTTURE: le modifiche urbanistiche previste (più dettagliate nel Progetto definitivo per la parte relativa alle infrastrutture) rispettano le indicazioni ivi contenute:

Il PTP persegue *"la riorganizzazione e il potenziamento delle reti di approvvigionamento e distribuzione dell'acqua per consumi umani; la riorganizzazione, il potenziamento e il controllo delle reti degli scarichi idrici civili e assimilabili"*

Art. 23 - SERVIZI: le modifiche urbanistiche previste rispettano le prescrizioni ivi contenute:

9. Gli strumenti urbanistici generali comunali riservano aree per i servizi locali, con riferimento a quanto stabilito dal PTP, e a quanto precisato nei programmi per ciascun ambito di integrazione, osservando la seguente articolazione:

(...)

d) spazi di parcheggio per la residenza o per gli altri usi urbani e produttivi.

10. Il dimensionamento e la dislocazione delle aree per i servizi, di cui al comma 9, sono definiti con riferimento alla popolazione complessivamente insediabile nell'ambito di integrazione, e tengono conto delle seguenti determinazioni:

a) per i servizi di cui alle lettere b), c), d) del comma 9, alla popolazione residente, esistente e prevista, va sommata la popolazione turistica fluttuante, stimata in base ai posti letto disponibili, esistenti e previsti (...)

Art. 24 -ABITAZIONI: le modifiche urbanistiche previste rispettano le indicazioni ivi contenute.

Art. 25 - INDUSTRIA E ARTIGIANATO - comma 1 lett. c: le modifiche urbanistiche previste non sono interessate dalle prescrizioni ivi contenute.

Art. 26 - AREE ED INSEDIAMENTI AGRICOLI - "comma 9°:

le modifiche urbanistiche previste rispettano le indicazioni ivi contenute e non interessano le prescrizioni previste al comma 6:

6. Gli interventi agricoli interessanti una superficie superiore a cinque ettari, comportanti tecniche agrarie innovative e rilevanti trasformazioni del paesaggio agrario tradizionale, sono soggetti alla previa formazione di piani di miglioramento fondiario da approvarsi ad opera della struttura competente dell'assessorato regionale dell'agricoltura e risorse naturali.

Articolo 27 - STAZIONI E LOCALITÀ TURISTICHE: le modifiche urbanistiche previste rispettano le indicazioni ivi contenute.

Pila è considerata una "Grande stazione turistica" e il suo Programma di sviluppo turistico verrà adeguato ai nuovi obiettivi strategici.

Articolo 28 - METE E CIRCUITI TURISTICI: la Variante non tratta specificamente aree sottoposte a tali prescrizioni e/o indirizzi.

Art. 29 - ATTREZZATURE E SERVIZI PER IL TURISMO:

9. Il PRGC disciplina gli interventi sulle aree sciabili, sulle piste e sui relativi impianti di risalita, compresi quelli esistenti, secondo i seguenti indirizzi:

a) gli interventi sulle aree sciabili, sulle piste e sui relativi impianti, sulle attrezzature o vie di accesso alle aree attrezzate per lo sci alpino devono assicurare la riduzione degli impatti in essere e l'aumento della compatibilità con gli usi agropastorali e naturalistici;

b) le strutture per l'arroccamento o di base e gli impianti a monte possono essere razionalizzati e potenziati purché ciò comporti, oltre al miglioramento degli standard di sicurezza, la completa utilizzazione degli impianti posti a monte, la riduzione dei tempi di attesa complessivi per la fruizione delle aree sciabili e per il rientro a valle, e purché vengano adottate misure gestionali atte ad evitare sovraccarichi ed effetti di congestione;

c) la capacità dei parcheggi di attestamento veicolare a servizio degli impianti di arroccamento, tenuto conto della portata veicolare oraria della strada di accesso, deve essere idoneamente relazionata alla capacità del bacino sciabile e alle altre prevedibili e contemporanee utenze turistiche;

d) quando i parcheggi di attestamento non siano realizzabili in stretta connessione con le basi degli impianti di arroccamento, devono essere prioritariamente previste integrazioni con parcheggi a valle degli insediamenti e attrezzature "navetta" per il trasbordo, preferibilmente su sede propria e comunque con mezzi a basso impatto;

e) le piste di servizio permanenti sono oggetto di interventi per la riqualificazione ambientale o, quanto meno, la riduzione delle alterazioni alla modellazione del suolo, alla copertura vegetale e al reticolo idrografico;

f) gli interventi sugli impianti a fune devono risultare coerenti con il relativo programma regionale.

10. Gli interventi orientati ad aumentare significativamente la potenzialità degli impianti e delle piste di un'area sciabile per lo sci alpino devono essere accompagnati da iniziative dirette alla razionalizzazione del comprensorio sciistico e previsti dal programma di sviluppo turistico. Fatti salvi nuovi tracciati sostitutivi per il miglioramento ambientale ai sensi dei commi 8 e 9, nonché i piccoli impianti con funzione essenzialmente ricreativa, non sono ammessi:

- a) la realizzazione di impianti di risalita a servizio di aree attualmente non dotate di piste e non collegabili naturalmente al sistema delle piste già esistenti;*
- b) interventi volti alla formazione di piste su aree non utilizzate a questo scopo prima della data di approvazione del PTP, salvo il completamento di aree sciabili esistenti ai fini di migliorarne l'offerta e garantirne l'equilibrata gestione economica.*

11. Il PRGC può individuare nuove aree sciabili per lo sci alpino, e relativi impianti e/o prevedere l'ampliamento delle aree e degli impianti esistenti, anche in deroga agli indirizzi di cui al comma 10, purché essi siano coerenti con il programma di sviluppo turistico e con la programmazione regionale. Tali interventi devono rispondere a precise esigenze di carattere socioeconomico e a corretti studi di dimensionamento tecnico, gestionale ed economico, con priorità per quegli interventi che prevedono collegamenti tra loro di aree sciabili esistenti o nuove, al fine di creare più ampi circuiti e distribuire in più punti del territorio gli accessi ed i carichi veicolari.

Art. 30 - TUTELA DEL PAESAGGIO SENSIBILE: la Variante rispetta tali indirizzi in quanto gli interventi previsti che ricadono sulle componenti del paesaggio sensibile sono puntuali e l'area oggetto di variante interessa un'area già ricompresa all'interno del comprensorio sciistico di Pila. La variante è oggetto di parere delle strutture competenti in materia così come il progetto definitivo allegato.

Art. 31 - PASCOLI: la Variante incide in modo puntuale sulle aree sottoposte a tali indirizzi che comunque vengono rispettati dagli interventi previsti.

Art. 32 - BOSCHI E FORESTE: la Variante non tratta specificamente di infrastrutture stradali pertanto non interessa le prescrizioni previste da questo articolo.

"7. Le infrastrutture stradali strettamente funzionali alla gestione forestale, tali espressamente considerate dai piani e dai programmi di settore, devono rispettare le determinazioni di cui all'articolo 21, nonché le limitazioni derivanti dalle specifiche condizioni ambientali, valutate, se del caso, in sede di studio o relazione di impatto ambientale".

Gli indirizzi previsti dall'art. 32 sono rispettati in quanto il tracciato della nuova telecabina scelto è quello che presenta minori impatti ambientali ed è direttamente attinente al soddisfacimento di interessi generali. Verrà richiesto il parere delle strutture regionali competenti in materia.

Art. 33 - DIFESA DEL SUOLO commi 1, 3, 4

1. Fatte salve più specifiche prescrizioni delle presenti norme e del PRGC, è vietato in tutto il territorio regionale:

- a) eseguire intagli artificiali non protetti, con fronti subverticali di altezza non compatibile con la struttura dei terreni interessati;*
- b) costruire muri di sostegno senza drenaggio efficiente del lato controripa, in particolare senza tubi drenanti e dreno ghiaioso artificiale o altra idonea tecnologia;*
- c) demolire edifici e strutture che esplichino, direttamente o indirettamente, funzione di sostegno senza la loro sostituzione con opere migliorative della stabilità;*

- d) modificare il regime idrologico dei rivi montani, e di norma restringere gli alvei con muri di sponda e con opere di copertura; modificare l'assetto del letto mediante discariche; alterare la direzione di deflusso delle acque; deviare il percorso dei rivi se non esistono motivazioni di protezione idrogeologica;*
- e) addurre alla superficie del suolo le acque della falda freatica intercettata in occasione di scavi, sbancamenti o perforazioni senza regimentarne il conseguente deflusso;*
- f) effettuare deversamenti delle acque di uso domestico sul suolo e disperdere nel sottosuolo acque di ogni provenienza;*
- g) impermeabilizzare aree di qualsiasi genere senza la previsione di opere che assicurino corretta raccolta e adeguato smaltimento delle acque piovane (...).*

3. Ai terreni sedi di frane e ai terreni a rischio di valanghe o di slavine, si applicano le disposizioni di legge regionale relative alla materia.

4. Ai sensi del D.M. 11 marzo 1988, i progetti delle opere pubbliche e private devono contenere, nei casi indicati dal decreto stesso, la relazione geologica e la relazione geotecnica; nel caso di interventi di modesta incidenza sulla stabilità dell'insieme opera/terreno, che ricadano in zone già note, le indagini di laboratorio possono essere ridotte od omesse, sempre che sia possibile procedere alla caratterizzazione geotecnica dei terreni sulla base di dati e notizie, documentati e prodotti precedentemente per aree adiacenti e per terreni dello stesso tipo.

Le prescrizioni previste dall'art. 33 sono rispettate nel Progetto della stazione di arrivo della telecabina parte integrante della variante (approfondito negli studi geologici e geotecnici allegati a cui si rimanda per maggiori dettagli) e saranno rispettate in fase di realizzazione della stessa.

Art. 34 - ATTIVITA' ESTRATTIVE: la Variante non tratta specificamente aree sottoposte a tali prescrizioni e/o indirizzi.

Art. 35 - FASCE FLUVIALI E RISORSE IDRICHE:

"1. I terreni a rischio di inondazione di cui alle relative disposizioni di legge regionale, si identificano con le fasce fluviali delimitate dal Piano stralcio delle fasce fluviali dell'Autorità di bacino del fiume Po (PSFF) e con quelle delimitate dai comuni ai sensi del provvedimento della Giunta regionale in coerenza con il PSFF, precisamente:

- a) le fasce di deflusso;*
- b) le fasce di esondazione;*
- c) le aree di inondazione per piena catastrofica.*

2. Nelle fasce fluviali, di cui alle lettere a) e b) del comma 1, si applica la disciplina prevista dal PSFF o dal provvedimento della Giunta regionale, di cui al comma 1, con le ulteriori limitazioni e specificazioni recate dai PRGC, in base agli indirizzi di cui alle presenti norme."

9. Per ogni pozzo, punto di presa e sorgente di acque destinate al consumo umano, devono essere individuate tre aree di salvaguardia, di cui solo la prima immediatamente definita, dovendo le altre due formare oggetto di successive determinazioni sulla base di indagini idrogeologiche estese alle aree circostanti, volte a individuare il bacino idrogeologico della falda, a valutare i percorsi e la caratterizzazione della falda e a rilevare le attività e le destinazioni d'uso che interessano il punto di prelievo, in relazione alle condizioni di vulnerabilità e di rischio:

- a) prima area: di tutela assoluta recintata, estesa per un raggio non inferiore a metri 10 intorno all'opera di captazione, in cui è vietata qualsiasi attività e qualsiasi intervento che non sia esclusivamente riferito alle opere di presa;*
- b) seconda area: di rispetto, estesa per un raggio non inferiore a metri 200 attorno al punto di captazione. Tale estensione può essere ridotta in base alla situazione locale di vulnerabilità*

e rischio della risorsa; all'interno di tale zona, trovano applicazione le disposizioni di legge relative alle aree di cui alla presente lettera b);

c) terza area: di protezione, estesa al bacino idrografico ed alle aree di ricarica, in cui dovranno essere regolamentate e controllate tutte le attività da cui possono derivare inquinamenti.

La variante urbanistica rispetta tali indirizzi e prescrizioni. Per una maggiore comprensione di quanto affermato si rimanda al Progetto della telecabina e agli studi allegati in quanto facenti parte dell'Accordo di Programma.

Art. 36 - AGGLOMERATI DI INTERESSE STORICO, ARTISTICO, DOCUMENTARIO O AMBIENTALE: la Variante non interessa gli agglomerati di interesse storico artistico e documentario.

Art. 37 - BENI CULTURALI ISOLATI: la Variante non interessa interventi edilizi su "Beni Culturali".

Art. 38 - SITI DI SPECIFICO INTERESSE NATURALISTICO:

"1. Sono oggetto di conservazione i siti d'interesse naturalistico comunitario o nazionale indicati dal PTP.

2. Sono altresì oggetto di conservazione le strutture geologiche, i siti d'interesse mineralogico, petrografico, geomorfologico, le sorgenti minerali, le stazioni floristiche, gli ambiti vegetazionali e le zone umide, indicati dal PTP. Gli strumenti urbanistici possono integrare tali beni naturalistici nonché i siti di cui al comma 1.

3. Sono parimenti oggetto di conservazione, ancorché non esplicitamente indicati dal PTP, ma oggettivamente riconoscibili sul terreno, i ghiacciai, i depositi morenici delle pulsazioni glaciali, le cascate permanenti e le grotte.

4. Nelle aree interessate dai beni naturalistici di cui ai commi 1, 2 e 3, è vietata ogni nuova edificazione ed ogni trasformazione del territorio, comprese quelle comportanti rimodellamenti del suolo, alterazioni del reticolo idrografico, depositi anche transitori di materiali, discariche o impianti depuratori. Sono consentiti gli interventi necessari alla conservazione e al recupero delle aree di cui al presente comma, nonché al miglioramento della fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle aree medesime.

Sono altresì consentiti, con provvedimento adeguatamente motivato, gli interventi necessari per garantire la sicurezza idrogeologica degli insediamenti e delle infrastrutture; le piste forestali indispensabili alla gestione dei boschi; le opere infrastrutturali di interesse generale; gli interventi rivolti alla manutenzione ed adeguamento delle infrastrutture ed attività eventualmente in atto, limitatamente all'escursionismo, alpinismo e sci alpino e nordico."

La Variante non interessa aree sottoposte a tali prescrizioni e/o indirizzi.

Articolo 39 - PARCHI, RISERVE E AREE DI VALORIZZAZIONE NATURALISTICA: la Variante non tratta specificamente aree sottoposte a tali prescrizioni e/o indirizzi.

Art. 40 - AREE DI SPECIFICO INTERESSE PAESAGGISTICO, STORICO, CULTURALE O DOCUMENTARIO E ARCHEOLOGICO:

"1. Le aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario e archeologico sono individuate nelle tavole del PTP; la loro delimitazione è precisata a seguito di specifica valutazione e motivazione in sede di adeguamento del PRGC al PTP; essa concorre alla formazione degli elenchi di cui alle leggi n. 1089 e 1497 del 1939. Ogni intervento su tali aree richiede la preventiva acquisizione dei pareri favorevoli o favorevoli condizionati delle strutture regionali competenti in materia di tutela

del paesaggio e di tutela dei beni culturali, a seconda che si tratti degli elenchi di cui alla legge n. 1497 del 1939 o della legge n. 1089 del 1939.

2. Nelle aree di cui al comma 1, fatte salve le determinazioni del comma 3:

a) non sono consentite edificazioni né realizzazioni di infrastrutture, salvo quelle inerenti alle attività agricole (comprese le ricomposizioni fondiarie che non comportino radicali modificazioni del suolo o delle masse arboree esistenti) e quelle indispensabili per ripristinare, riqualificare, recuperare o razionalizzare gli usi e attività in atto o per eliminare elementi o fattori degradanti o per migliorare la fruibilità degli elementi costitutivi dello specifico interesse delle aree;

b) devono essere conservati, mantenuti e, ove possibile, ripristinati gli elementi costitutivi del sistema insediativo tradizionale, compresi i segni del paesaggio agrario e le trame infrastrutturali (sentieri, percorsi, rus, filari, vergers, ecc.), escludendo ogni intervento che possa comprometterne la complessiva leggibilità o fruibilità; nelle aree a vigneto devono essere mantenuti, altresì, i terrazzamenti artificiali, i manufatti antichi (quali le colonne in pietra) e gli elementi naturali (quali roccioni) che ne fanno parte integrante, i segni della parcellizzazione fondiaria e ogni altro elemento concorrente alla definizione del loro disegno complessivo;

c) agli agglomerati di interesse storico, artistico, documentario o ambientale, presenti in tali aree, si applicano le determinazioni dell'articolo 36;

d) ai beni culturali isolati, presenti in tali aree, si applicano le determinazioni dell'articolo 37.

3. Nelle aree di specifico interesse archeologico individuate nelle tavole del PTP o che saranno individuate in sede di pianificazione locale o dalla competente struttura regionale, sino alle determinazioni della struttura medesima, conseguenti ad adeguate prospezioni archeologiche, sono ammessi soltanto interventi riqualificativi delle costruzioni esistenti; ogni scavo o lavorazione non superficiale deve essere autorizzato dalla struttura predetta; si applicano inoltre le disposizioni di legge in materia.

La variante non interessa tali vincoli.

4.3 - CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE E LE DISPOSIZIONI DELLA LR 11/98

La disciplina presente agli **art. 26, 27, 28** della l.r. 11/98 si applica agli accordi di programma di cui all'art. 27 della l. 142/1990, promossi dalla Regione o ai quali comunque la Regione partecipi. La predisposizione della variante urbanistica e l'iter di approvazione della stessa seguono la procedura ivi indicata.

I vincoli derivanti dalla disciplina degli ambiti inedificabili prevista all'**art. 33** (Aree boscate), all'**art. 34** (zone umide e laghi), all'**art.35** (Classificazione dei terreni sedi di frane o di fenomeni di trasporto in massa e relativa disciplina d'uso), all'**art.36** (Disciplina d'uso dei terreni a rischio di inondazioni) all'**art. 37** (Classificazione dei terreni soggetti al rischio di valanghe o slavine e relativa disciplina d'uso) sono stati valutati in modo approfondito dagli studi allegati al Progetto definitivo della nuova telecabina a cui si rimanda.

Con riferimento in particolare alle specifiche problematiche geologiche ed idrogeologiche legate agli ambiti inedificabili, che necessitano di specifiche valutazioni da parte degli Enti interessati, si **rimanda ai documenti redatti dal geologo dott. Roby Vuillermoz**, parte integrante della documentazione presentata per il progetto definitivo presentato per l'Accordo di Programma, utili alla lettura complessiva delle varie tematiche inerenti all'ambito di realizzazione della telecabina.

Il settore oggetto degli interventi risulta essere posto all'interno delle **AREE** boscate, delle **ZONE** inedificabili per frana, delle **FASCE** inedificabili per inondazione, delle **ZONE** inedificabili per valanghe (artt. 33, 35, 36 e 37 L.R. 11/98 e suc. mod.), del vincolo idrogeologico, dei vincoli paesaggistici e, relativamente ad una piccola parte in corrispondenza della stazione di arrivo nei pressi della Piatta de Grevon, in aree tutelate.

VINCOLI	Riferimenti di legge	PRESENZA	PARERE
Ambiti inedificabili – aree boscate	art. 33 – L.R. 11/98 e s.m.i.	X	X
Ambiti inedificabili – zone umide e laghi	art. 34 – L.R. 11/98 e s.m.i.		
Ambiti inedificabili – frane	art. 35 – L.R. 11/98 e s.m.i.	X	
Ambiti inedificabili – fenomeni di trasporto in massa	art. 35 comma 2 – L.R. 11/98 e s.m.i.		
Ambiti inedificabili – inondazioni	art. 36 – L.R. 11/98 e s.m.i.	X	
Ambiti inedificabili – valanghe	art. 37 – L.R. 11/98 e s.m.i.	X	X
Fasce di rispetto – Fasce di rispetto dei corsi d'acqua e delle vasche di carico	art. 41 – L.R. 11/98 e s.m.i.		
Fasce di rispetto – Fasce di tutela, rispetto e protezione delle captazioni e delle opere di stoccaggio delle acque per consumo umano	art. 42 – L.R. 11/98 e s.m.i.	X	X
Vincolo idrogeologico	R.D. 3267 – 30/12/1923	X	X

Estratto dalla relazione geologico geotecnica del geol. Vuillermoz

La realizzazione di alcuni interventi previsti dalla Variante interessa ambiti vincolati a media ed elevata pericolosità. Per la realizzazione di tali interventi, che devono essere preliminarmente previsti dal PRG, è infatti necessario attivare la procedura di deroga di cui all'art. 38, c. 12 della l.r. 11/1998: *“In caso di motivata necessità, la Giunta regionale con propria deliberazione, su proposta del Comune interessato, può autorizzare l'esecuzione di interventi diretti alla salvaguardia di rilevanti interessi economici e sociali. In tali casi, i progetti devono essere corredati di uno specifico studio sulla compatibilità dell'intervento con lo stato di dissesto esistente e sull'adeguatezza delle condizioni di sicurezza in atto e di quelle conseguibili con le opere di mitigazione del rischio necessarie.”*

Art. 33 l.r. 11/98 Aree boscate

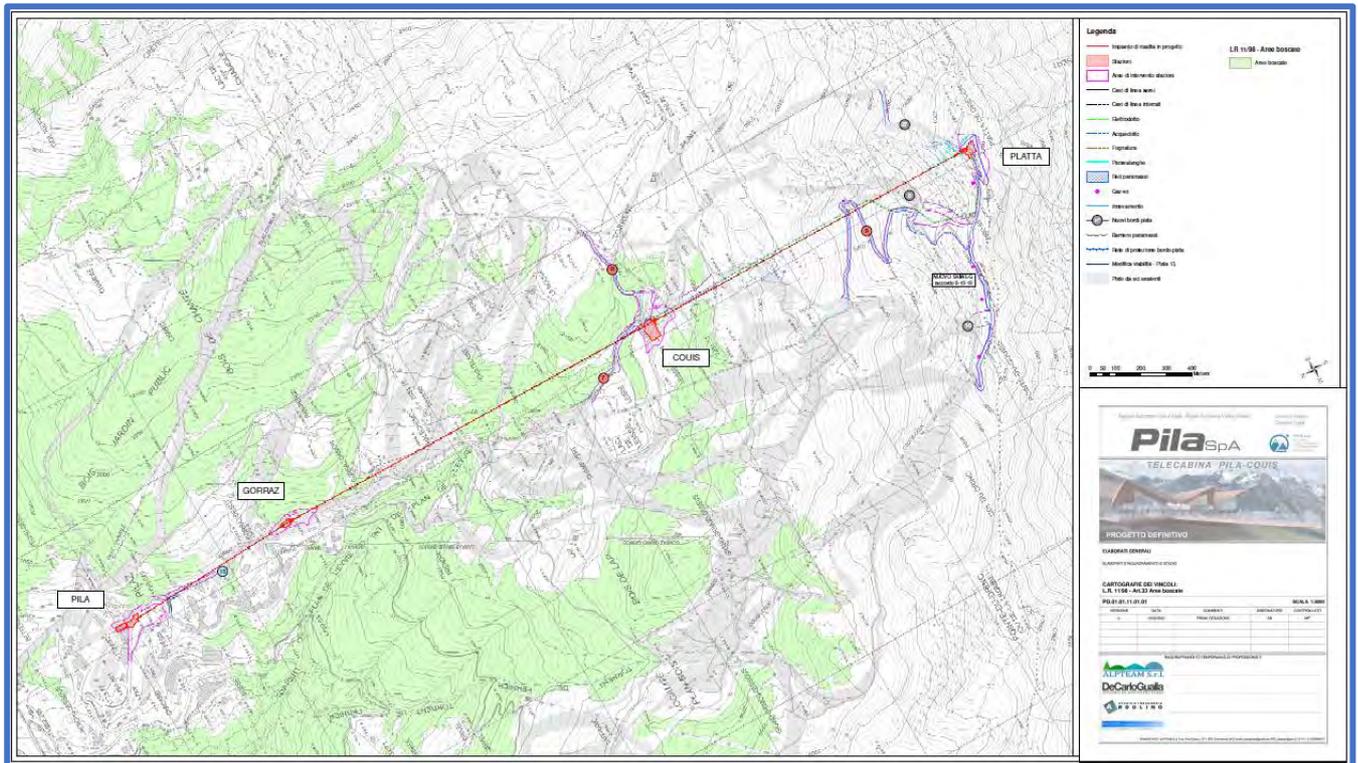


Tavola allegata al Progetto redatta da Alpteam

Gli interventi in progetto **ricadono** parzialmente all'interno di aree sottoposte a vincolo ai sensi dell'art.33 della L.R.11/98 e s.m.i., ovvero Aree boscate, come osservabile nella tavola allegata al progetto definitivo.

Nel dettaglio interferiscono con tale vincolo:

- sistemazione esterna a monte della stazione Gorrax
- circa 870m del tratto di telecabina "Gorrax-Couis"
- circa 320m lineari di acquedotto/fognatura a valle della stazione Couis
- circa 250m lineari di acquedotto lungo la pista Couis/Nouva
- circa 190m degli interventi di adeguamento del raccordo zona Nouva (si segnala che il varco esistente nell'area boscata non risulta evidenziato nelle cartografie)
- adeguamento pista 7 a monte e a valle dell'intermedia Couis per circa 170m su fianco destro nonché un paio di tratti per ulteriori 100m

Per quanto riguarda gli interventi per la realizzazione del varco di linea e del relativo taglio piante (anche in relazione agli adeguamenti piste,) si rimanda a quanto indicato nella relazione forestale allegata al progetto definitivo.

Ai sensi della L.R. 11/98, art. 33, comma 3, lettera a), gli interventi in progetto sono ammissibili in quanto prevedono "l'esecuzione di opere direttamente attinenti al soddisfacimento di interessi generali".

L'autorizzazione alla realizzazione degli interventi dovrà essere rilasciata dalla struttura competente in materia ovvero l'Amministrazione Comunale di Gressan, come previsto dall'art.7 della L.R. n.17 del 12/06/2012 in modifica all'art.33 della L.R. n.11 del 06/04/1998.

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

Art. 34 l.r. 11/98 zone umide e laghi
 Gli interventi non ricadono nel vincolo.

Art. 35 comma 1 l.r. 11/98 Terreni soggetti a Frane

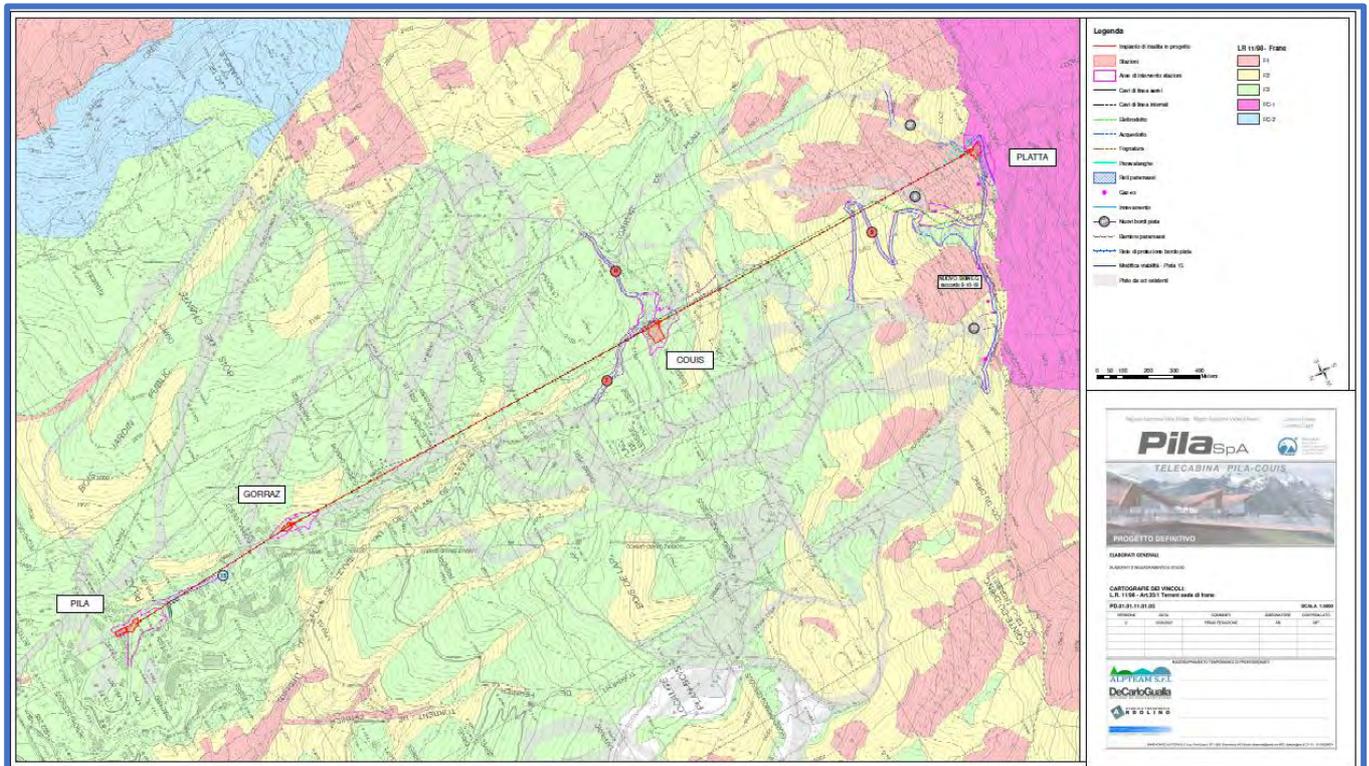


Tavola allegata al Progetto redatta da Alpteam

Per quanto riguarda i terreni sedi di frane, secondo le cartografie dei Comuni di Gressan e Cogne, gli interventi in progetto ricadono interamente all'interno di zone vincolate ai sensi dell'art. 35 della L.R. 11/98 e s.m.i. come osservabile nella tavola allegata al progetto definitivo.

Per i dettagli sulle opere ricadenti nelle varie zone di vincolo si rimanda alla relazione geologica e relativo studio di compatibilità redatto dal Geol.R. Vuillermoz del quale si riportano le sue valutazioni: "La realizzazione dell'intervento in progetto risulta compatibile con il dissesto presente nell'areale, a condizione che si abbia la massima cura nello smaltimento delle acque, nelle sistemazioni morfologiche e nella realizzazione degli scavi e delle fondazioni.

Per quanto riguarda i fenomeni gravitativi, la realizzazione degli interventi soggetti a caduta massi è compatibile con il grado di rischio presente in considerazione delle opere di messa in sicurezza previste in progetto.

Le opere, pertanto, risultano compatibili con i fenomeni di dissesto considerati"

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

Art. 35 comma 2 l.r. 11/98 Fenomeni di trasporto in massa

Gli interventi non ricadono nel vincolo.

Art. 36 l.r. 11/98 terreni soggetti a Inondazioni

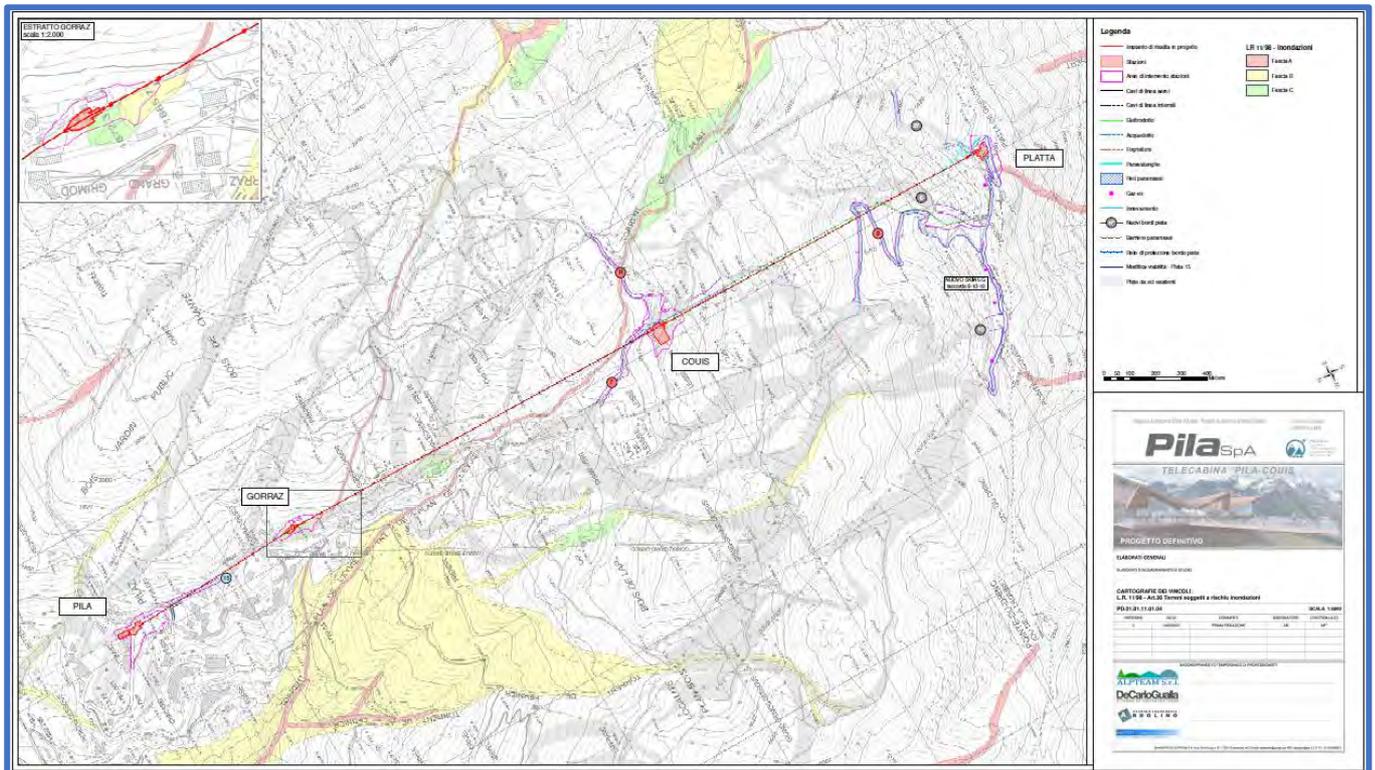


Tavola allegata al Progetto redatta da Alpteam

Per quanto riguarda la classificazione dei terreni soggetti a rischio inondazioni, secondo le cartografie dei Comuni di Gressan e Cogne, gli interventi in progetto ricadono parzialmente all'interno di zone vincolate ai sensi dell'art. 36 della L.R. 11/98 e s.m.i. come osservabile nella tavola allegata al progetto definitivo.

Per i dettagli sulle opere ricadenti nelle varie zone di vincolo si rimanda alla relazione geologica e relativo studio di compatibilità redatto dal Geol.R. Vuillermoz del quale si riportano le sue valutazioni: "La realizzazione dell'intervento in progetto risulta compatibile con il dissesto presente nell'areale, a condizione che si abbia la massima cura nello smaltimento delle acque, nelle sistemazioni morfologiche e nella realizzazione degli scavi e delle fondazioni.

Relativamente ai fenomeni di esondazione le opere in progetto risultano minimamente interessate a parte alcuni areali per i quali sono previsti limitati interventi che non interferiscono con il normale deflusso delle acque.

Le opere, pertanto, risultano compatibili con i fenomeni di dissesto considerati"

L'autorizzazione alla realizzazione degli interventi dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero la struttura il Dipartimento Programmazione, Risorse Idriche e Territorio dell'Assessorato Finanze, Innovazione, Opere Pubbliche e Territorio della Regione Autonoma Valle d'Aosta.

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

Art. 37 l.r. 11/98 Valanghe

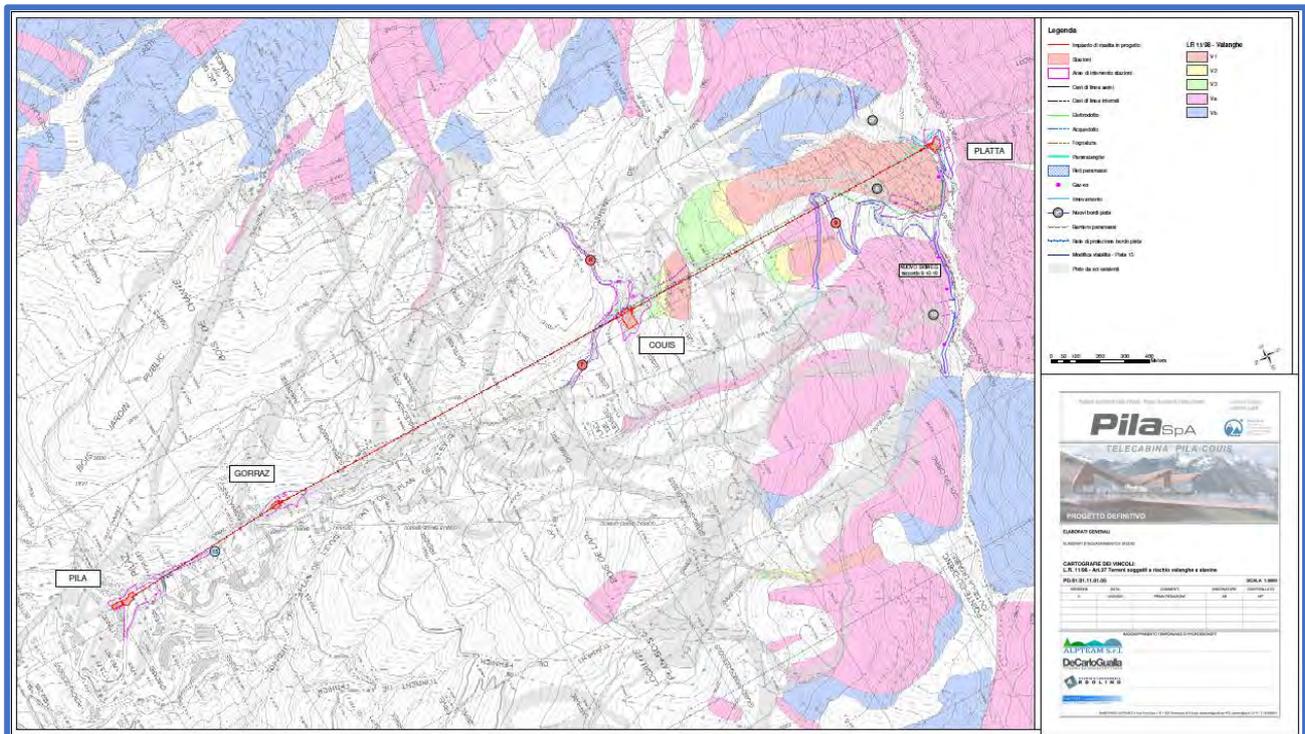


Tavola allegata al Progetto redatta da Alpteam

Dall'analisi delle cartografie degli ambiti inedificabili, gli interventi in progetto ricadono parzialmente all'interno di zone vincolate ai sensi dell'art. 37 della L.R. 11/98 e s.m.i., in particolare nel solo 2° tronco "Couis-Platta", come osservabile nella tavola allegata al progetto definitivo.

Per i dettagli sulle opere ricadenti nelle varie zone di vincolo si rimanda alla relazione geologica e relativo perizia di interferenza valanghiva redatta dal Geol.R. Vuillermoz del quale si riportano le sue valutazioni:

"La realizzazione dell'intervento in progetto risulta compatibile con il dissesto presente nell'areale, a condizione che si abbia la massima cura nello smaltimento delle acque, nelle sistemazioni morfologiche e nella realizzazione degli scavi e delle fondazioni.

Rispetto all'interferenza delle opere con i fenomeni valanghivi, si hanno molti interventi che risultano totalmente interrati e che quindi non apportando modifiche sostanziali alla morfologia esistente, non costituiscono ostacolo al flusso e non modificano in modo significativo il fenomeno valanghivo. Per le opere che invece interferirebbero in maniera importante con la dinamica valanghiva sono stati previsti importanti interventi di messa in sicurezza dai fenomeni valanghivi: si tratta essenzialmente di opere di tipo attivo (ombrelli, barriere fermaneve e gradonature) in grado di bloccare il distacco delle masse nevose. Le opere, pertanto, risultano compatibili con i fenomeni di dissesto considerati."

In particolare, il sostegno n°7 ricade in un'area classificata Va indicante zona esposta a fenomeni valanghivi (valanga 11-Va), mentre gli ultimi 5 sostegni a monte il W9 e i 10-11-12-13 in uscita dalla stazione Platta ricadono in area V1 ad elevato rischio valanghe (valanga 10-Va).

L'autorizzazione alla realizzazione degli interventi dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero la struttura il Dipartimento Programmazione, Risorse Idriche e Territorio dell'Assessorato Finanze, Innovazione, Opere Pubbliche e Territorio della Regione Autonoma Valle d'Aosta.

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

Le carte degli ambiti inedificabili ai sensi del Capo I, Titolo V l.r.11/1998 e s.m.i. approvate per il comune di Gressan tratte dal GeoPortale SCT – sito web RAVA sono le seguenti:

la Carta delle aree boscate (art. 33 L.R. 11/98) e la Carta per le zone umide di cui all'art. 34 approvata dalla Giunta Regionale con delibera n° 2532 del 23/6/2003

La Carta dei terreni sedi di frane (art. 35 comma 1 L.R. 11/98) approvata con modificazioni dalla Giunta Regionale con delibera n° 732 del 14/03/2005 e successive varianti n° 972 del 11/07/2014

La Carta dei terreni sedi di debris flow (art. 35 comma 2 L.R. 11/98) approvata con modificazioni dalla Giunta Regionale con delibera n° 972 del 11/07/2014

Carta dei terreni a rischio di inondazioni (art. 36 L.R. 11/98) approvata dalla Giunta Regionale con delibera n° 732 del 14/03/2005 e successiva variante n° 972 del 11/07/2014;

Carta dei terreni soggetti al rischio di valanghe (art. 37 L.R. 11/98) approvata con modificazioni dalla Giunta Regionale delibera n° 2151 del 29/07/2014 e successive varianti n° 3544 del 07/12/2007 e n° 1477 del 28/05/2010

Art. 40 (fasce di rispetto stradali):

La variante, con la modifica del tracciato della viabilità prevista presente nella sottozona Bd1 di cui al punto 3 del paragrafo 3.1 della presente relazione, impone nuovi vincoli legati alle fasce di rispetto delle strade.

Art. 41 (fasce di rispetto dei corsi d'acqua)

Per quanto riguarda gli interventi in progetto non vi è interferenza con la fascia di rispetto dei 10 metri dalle sponde in corrispondenza del torrente Plan de l'Eye, in quanto si è optato per l'installazione area del cavo di linea (a valle della stazione Couis tra i sostegni 17/18), in associazione alle aree di protezione delle sorgenti. Lo scavo di linea risulta interferire con il "Rio Testa Nera", poco a monte della stazione Gorraz, dove sarà posato in sub-alveo. Gli interventi necessitano di autorizzazione ai sensi dell'art.41 della L.R. 11/98.

L'autorizzazione alla realizzazione degli interventi dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero la struttura il Dipartimento Programmazione, Risorse Idriche e Territorio dell'Assessorato Finanze, Innovazione, Opere Pubbliche e Territorio della Regione Autonoma Valle d'Aosta.

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

Art. 42 (Fasce di tutela, rispetto e protezione delle captazioni e delle opere di stoccaggio delle acque per consumo umano).

Nella relazione geologica geotecnica del progetto viene specificato quanto segue:

"Si segnala che in diversi punti la linea ed alcuni sostegni interessano delle aree di tutela delle captazioni; parimenti, nel settore della stazione di partenza è presente una zona di rispetto. Anche se non si prevedono interventi che possono modificare il regime idrogeologico dell'area, si richiede di avere la massima cautela nella realizzazione delle opere, riducendo al massimo le movimentazioni di terra e senza modificare in alcun modo il deflusso delle acque.

Per quanto riguarda la stazione di partenza, la stessa è posta all'interno della "Zona di rispetto allargata": si tratta comunque di un settore fortemente antropizzato. La nuova infrastruttura

assicurerà tutti quegli accorgimenti atti a garantire la salvaguardia della quantità e della qualità della risorsa idrica ad uso potabile; verranno inoltre assicurate le cautele e gli accorgimenti per minimizzare il rischio di inquinamenti accidentali.

La progettazione dell'edificio dovrà quindi adottare una serie di accorgimenti per tutelare e salvaguardare le acque sotterranee, destinate al consumo umano, prelevate nella sorgente n.10. L'area è dotata di fognatura comunale tale da garantire la protezione delle risorse idriche.

Nello specifico si dovrà:

- *raccogliere tutte le acque superficiali meteoriche provenienti da piazzali e dalle aree impermeabilizzate, e convogliarle nella rete di smaltimento delle acque bianche;*
- *evitare lo stoccaggio di prodotti ovvero sostanze chimiche pericolose,*
- *prevedendo comunque l'impermeabilizzazione dei piazzali e delle zone di stoccaggio;*
- *proteggere adeguatamente le tubazioni degli eventuali nuovi scarichi fognari, predisponendo, se necessario, un doppio tubo.*

La variante urbanistica rispetta le prescrizioni ivi contenute.

Art. 47 (Programmi di sviluppo turistico)

Il comune di Gressan ai sensi dell'art. 47 della l.r. 11/98 con deliberazione di giunta Regionale n. 375 del 28/03/2014 si è dotato di Programma di Sviluppo Turistico (d'ora in poi PST) .

Con le previsioni della variante urbanistica oggetto della presente relazione si prevede un'ulteriore valorizzazione della "Grande Stazione Turistica" di Pila.

La realizzazione della nuova telecabina e del nuovo ristorante panoramico andrebbe a valorizzare la qualità degli impianti del comprensorio, migliorare la capacità degli impianti e la distribuzione degli sciatori sulle piste ed infine ad implementare l'offerta turistica del comprensorio e, più in generale, della Valle d'Aosta.

Ai sensi dell'art. 39 comma 4 delle NA del PRG "l'individuazione di eventuali aree sciabili per lo sci alpino con i relativi impianti e/o l'ampliamento delle aree e degli impianti eventualmente esistenti, sono subordinati alla preventiva formazione del Programma di Sviluppo Turistico di cui al precedente art. 20 delle NTA" .

Il nuovo progetto della telecabina, la previsione del nuovo ristorante e le nuove piste da sci non sono contemplati dal PST approvato, pertanto, in questa fase, lo stesso è stato integrato con il nuovo obiettivo previsto e le relative azioni da intraprendere in modo da **rendere coerenti le scelte del PST con le nuove scelte del PRG** definite dalla variante oggetto della presente relazione.

4.4 - CONFRONTO TRA LE SCELTE DELLA VARIANTE ED IL QUADRO URBANISTICO VIGENTE E LE NORME IN MATERIA AMBIENTALE.

-PRG :

Le modifiche previste dalla variante interessano:

La sottozona Bd1: sottozona di completamento destinata prevalentemente alle attività turistico-ricettive normata all'art. 46 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG e nella tabella 1.10 dell'allegato "NTA_All 1_Sottozone_Tabelle_Dati Rel".

Le sottozone Eb5 ed Eb14 : sottozone dei pascoli - alpeggi e mayen normate all'art. 50 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG e nella tabella 1.16 dell'allegato "NTA_All 1_Sottozone_ Tabelle_Dati Rel".

Le sottozone Ec12, Ec23, Ec24, Ec26: sottozone boscate normate all'art. 51 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG e nella tabella 1.20 dell'allegato "NTA_All 1_Sottozone_ Tabelle_Dati Rel".

Le sottozone Ef5, Ef11, Ef12, Ef13, Ef15: sottozone di specifico interesse naturalistico normate all'art. 54 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG e nella tabella 1.25 dell'allegato "NTA_All 1_Sottozone_ Tabelle_Dati Rel".

Le sottozone Eh4, Eh7, Eh12, e Eh19: sottozone con contestuali attività agricole e turistico-ricettive normate all'art. 56 delle Norme Tecniche di Attuazione del PRG e nella tabella 1.38 e 1.36 dell'allegato "NTA_All 1_Sottozone_ Tabelle_Dati Rel".

Tali sottozone sono individuate cartograficamente nella tavola "031_P4 _ zonizzazione, servizi e viabilità" del PRG.

Le **piste da sci e la nuova telecabina** sono individuate nella tavola "031_P2 Elementi, usi e attrezzature con rilevanza urbanistica" e normate all'art. 39 piste da sci delle NTA.

Sorgenti:

Il nuovo intervento in progetto oggetto di variante urbanistica interessa delle aree di tutela delle sorgenti che sono normate all'art. **29 delle Norme di Attuazione del P.R.G.** in particolare dal comma 3 al 9:

"3. Le zone di rispetto delle risorse idriche di cui al comma 1 e indicate nelle tavole di cui al suddetto comma, sono costituite dalle porzioni di territorio circostanti le zone di tutela assoluta. Nelle zone di rispetto, eventualmente articolate in "Zone di rispetto ristrette" e "Zone di rispetto allargate" sulla base di idonea relazione idrogeologica in rapporto alla tipologia dell'opera di presa o captazione ed alla situazione locale di vulnerabilità e rischio della risorsa, opera la disciplina prevista dalla vigente legislazione. In ogni caso sono vietati l'insediamento dei centri di pericolo e lo svolgimento delle attività seguenti:

- a) dispersione di fanghi ed acque reflue, anche se depurati;*
- b) accumulo di concimi chimici, fertilizzanti o pesticidi;*
- c) concimazione per irrigazione;*
- d) spandimento di concimi chimici, fertilizzanti o pesticidi, salvo che l'impiego di tali sostanze sia effettuato sulla base delle indicazioni di uno specifico piano di utilizzazione che tenga conto della natura dei suoli, delle colture compatibili, delle tecniche agronomiche impiegate e della vulnerabilità delle risorse idriche;*
- e) dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade;*
- f) aree cimiteriali;*
- g) apertura di cave che possono essere in connessione con la falda;*
- h) apertura di pozzi ad eccezione di quelli che estraggono acque destinate al consumo umano e di quelli finalizzati alla variazione dell'estrazione ed alla protezione delle caratteristiche quali-quantitative della risorsa idrica;*
- i) gestione di rifiuti;*
- j) stoccaggio di prodotti ovvero sostanze chimiche pericolose e sostanze radioattive;*

k) centri di raccolta, demolizione e rottamazione di autoveicoli;

l) pozzi perdenti;

m) pascolo e stabulazione di bestiame che ecceda i 170 chilogrammi per ettaro di azoto presente negli effluenti, al netto delle perdite di stoccaggio e distribuzione. E' comunque vietata la stabulazione di bestiame nella zona di rispetto ristretta eventualmente individuata;

n) edificazione di stalle e realizzazione di allevamenti di bestiame;

o) usi e attività non compresi alle lettere precedenti, che possono determinare centri di pericolo per l'utilizzo delle acque per il consumo umano;

4. *Per gli insediamenti o le attività preesistenti di cui al comma precedente, ove possibile e comunque ad eccezione delle aree cimiteriali, si dovranno adottare tutte le misure necessarie per il loro allontanamento dalla zona di rispetto e, in subordine, per la loro messa in sicurezza.*

5. *Si applicano le disposizioni finalizzate alla protezione da ogni pericolo di inquinamento o danneggiamento delle sorgenti o punti di emergenza di eventuali "acque minerali naturali", "acque termali" e "acque di sorgente", qualora individuate ed elencate in eventuali autorizzazioni regionali all'utilizzazione.*

6. *Al fine di valutarne l'influenza sulle caratteristiche di qualità delle acque da destinare al consumo umano ai sensi della normativa in materia di risorse idriche, sono da sottoporre a specifica verifica le strutture e le seguenti attività collocate entro le zone di rispetto:*

a) fognature e impianti di trattamento dei reflui;

b) edilizia residenziale e relative opere di urbanizzazione;

c) opere viarie, ed altre eventuali strutture di trasporto nonché in genere ogni attrezzatura di servizio;

d) le pratiche agronomiche e i contenuti dei piani di utilizzazione di cui alla lettera d) del comma 3.

7. *Per le abitazioni esistenti e le attività in atto all'interno delle zone di rispetto e di protezione, deve esserne verificata la compatibilità mediante adeguati approfondimenti relativamente alla dinamica del flusso di alimentazione dell'emergenza idrica; tale studio individuerà gli eventuali interventi da assumere a salvaguardia della quantità e della qualità della risorsa idrica ad uso potabile nonché le cautele e gli accorgimenti per minimizzare il rischio di inquinamenti accidentali;*

8. *Nelle zone di rispetto delle risorse idriche di cui al comma 1, la nuova edificazione di infrastrutture e di edifici è ammessa previa verifica della loro compatibilità con le disposizioni di cui ai commi 2 e 3. La nuova edificazione sarà consentita solo se compatibile con la sicurezza della risorsa idrica e comunque a seguito di specifico studio che attesti tale compatibilità e dia indicazione delle cautele e degli accorgimenti da adottare per minimizzare il rischio di incidentali inquinamenti.*

9. *Nelle zone di protezione delle risorse idriche di cui al comma 1 opera la disciplina di legge.*

Come specificato nella relazione geologica-geotecnica del geol. Vuillermoz Roby allegata al progetto, *"anche se non si prevedono interventi che possono modificare il regime idrogeologico dell'area, si richiede di avere la massima cautela nella realizzazione delle opere, riducendo al massimo le movimentazioni di terra e senza modificare in alcun modo il deflusso delle acque.*

Per quanto riguarda la stazione di partenza, la stessa è posta all'interno della "Zona di rispetto allargata": si tratta comunque di un settore fortemente antropizzato. La nuova infrastruttura assicurerà tutti quegli accorgimenti atti a garantire la salvaguardia della quantità e della qualità della risorsa idrica ad uso potabile; verranno inoltre assicurate le cautele e gli accorgimenti per minimizzare il rischio di inquinamenti accidentali.

La progettazione dell'edificio dovrà quindi adottare una serie di accorgimenti per tutelare e salvaguardare le acque sotterranee, destinate al consumo umano, prelevate nella sorgente n.10. L'area è dotata di fognatura comunale tale da garantire la protezione delle risorse idriche.

Nello specifico si dovrà:

- raccogliere tutte le acque superficiali meteoriche provenienti da piazzali e dalle aree impermeabilizzate, e convogliarle nella rete di smaltimento delle acque bianche;
- evitare lo stoccaggio di prodotti ovvero sostanze chimiche pericolose, prevedendo comunque l'impermeabilizzazione dei piazzali e delle zone di stoccaggio;
- proteggere adeguatamente le tubazioni degli eventuali nuovi scarichi fognari, predisponendo, se necessario, un doppio tubo."

-Vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n°3267/23;

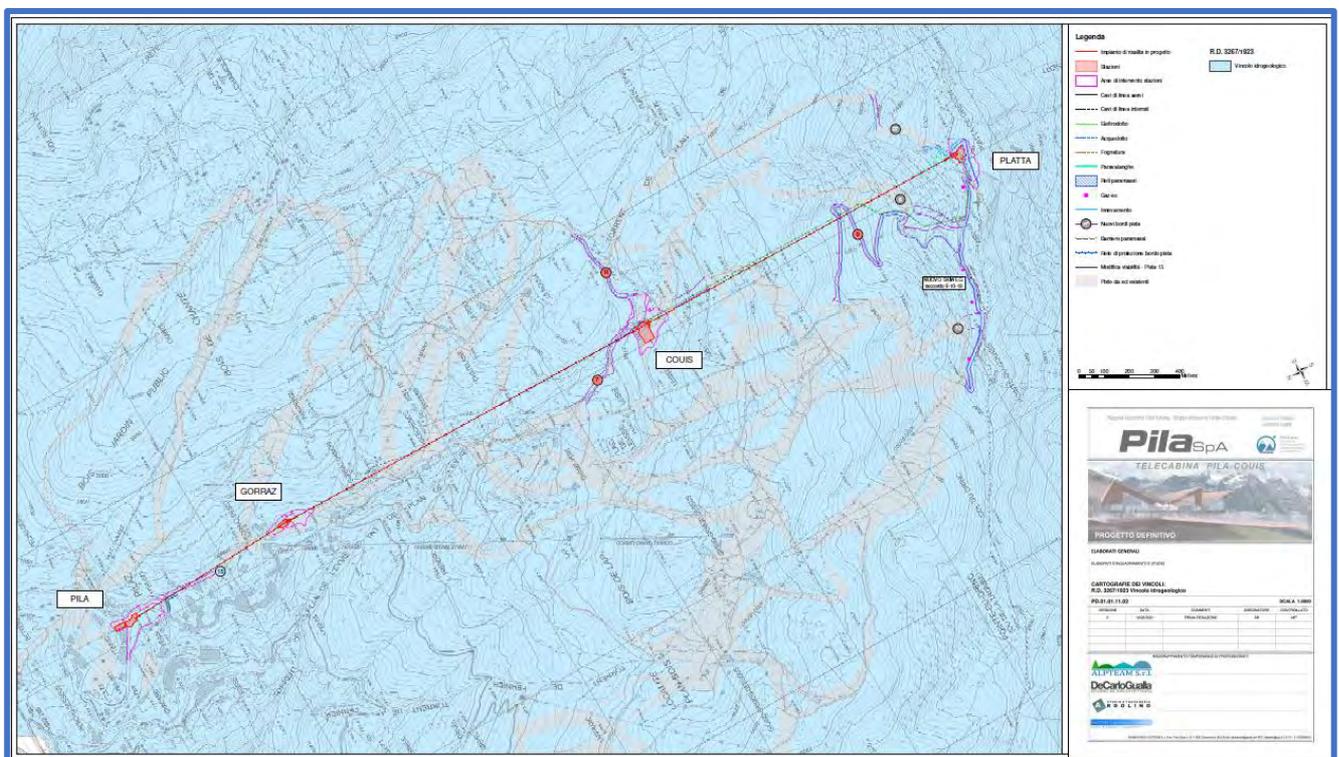


Tavola allegata al Progetto redatta da Alpteam

Gli interventi in progetto **ricadono interamente** all'interno di aree soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D.L. n°3267/1923, come osservabile nella tavola allegata al progetto definitivo.

L'autorizzazione alla realizzazione degli interventi dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero il *Corpo Forestale della Valle d'Aosta*.

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

-Vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. n°42/2004 (art.136 e art.142) e del D.M. del 20.10.66

Art. 136 Immobili ed aree di notevole interesse pubblico

"Protezione delle bellezze naturali"

-la Zona di Pila ai sensi della ex legge 1497/39 vincolata con decreto ministeriale del 19 settembre del 1966.

Nel dettaglio, gli interventi in progetto che ricadono in tale vincolo sono:

- stazione di valle
- area parcheggio e viabilità valle
- stazione Gorraz
- 1.100m del 1° tronco di impianto funiviario (fino a sostegno 10)

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

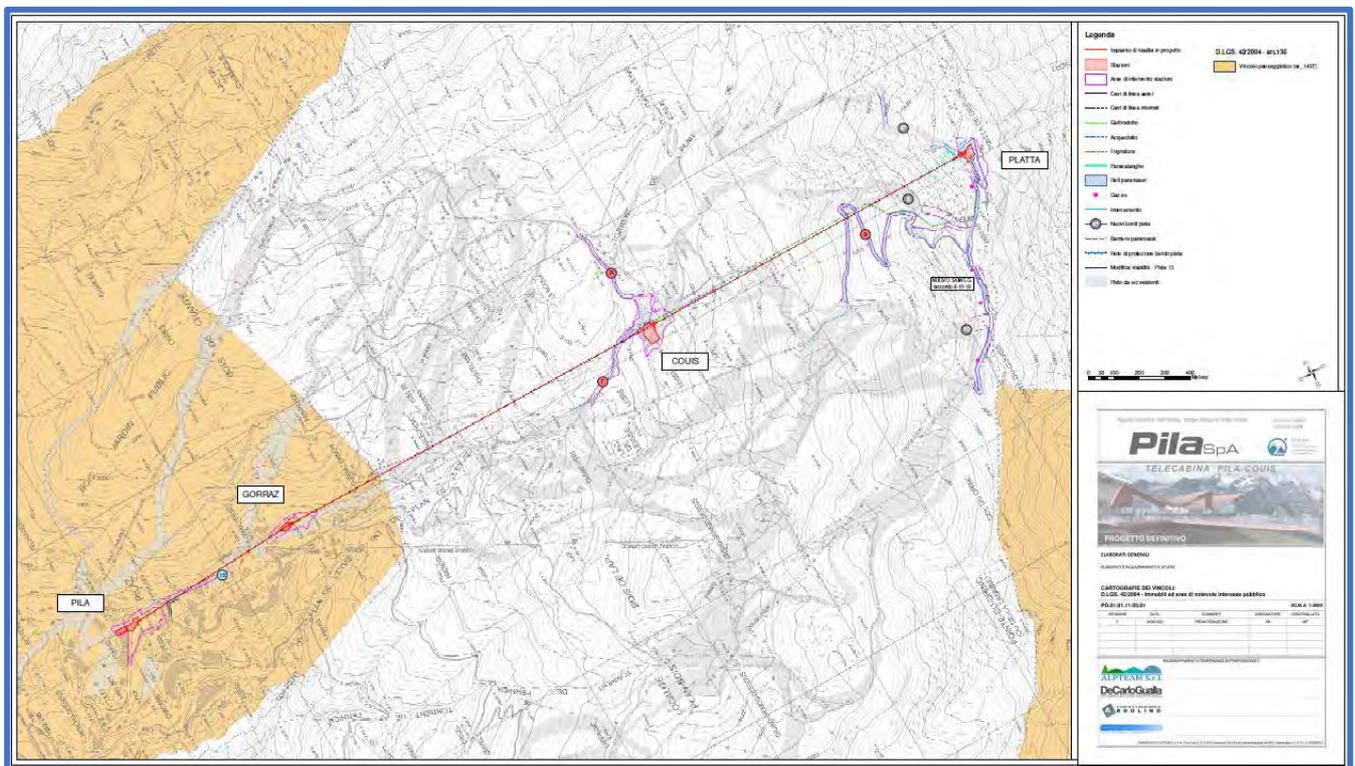


Tavola allegata al Progetto redatta da Alpteam

- C.3.4.3 ZSC – ZPS

*Gli interventi in progetto **ricadono** parzialmente all'interno di un'area protetta ai sensi di Natura 2000, nella zona della Platta de Grevon, come osservabile nella tavola allegata al progetto definitivo. Interferiscono con la ZPS (Zone di Protezione Speciale per la Fauna) "Mont Avic – Mont Emilius" IT1202020 in dettaglio:*

- *Stazione di monte Platta*
- *Reti corticali di difesa a monte della stazione Platta*
- *Adeguamento pista Platta e installazione reti di protezione sul lato Cogne*
- *Infrastrutture a rete (acquedotto, fognatura, elettrodotta) per circa 120 m lineari*
- *Linea dell'innervamento a servizio della pista per circa 190 m lineari e n.3 cannoni*
- *Bordo sinistro del nuovo skiweg per circa 60 m*
- *n.2 tratti di barriere paramassi a monte del nuovo skiweg per complessivi circa 55 m*

Il progetto è corredato da apposita Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 7, comma 6, della L.R. 21 maggio 2007, n. 8.

L'autorizzazione alla realizzazione degli interventi dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero la Struttura biodiversità, Sostenibilità e Aree Naturali Protette del Dipartimento Ambiente dell'Assessorato Ambiente, Trasporti e Mobilità Sostenibile della Regione Autonoma Valle d'Aosta.

Tratto dalla relazione della VIA redatta da Alpteam

5 –ALLEGATI

PD.01.06.01.02	COMUNE DI GRESSAN - ESTRATTI DELL'ELABORATO "031_NTA_ALL1_SOTTOZONE_TABELLE_DATI REL (TDA)"
PD.01.06.01.03	COMUNE DI GRESSAN - ESTRATTI DELL'ELABORATO "031_NTA (TDA)"
PD.01.06.01.04	COMUNE DI GRESSAN - ESTRATTI DELL'ELABORATO "031_NTA_ALL 2_SERVIZI E ATTREZZATURE (TDA)"
PD.01.06.01.05.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.05.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.01	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" VIGENTE scala 1:5000
PD.01.06.01.06.02	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2a3 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)" IN VARIANTE scala 1:5000
PD.01.06.01.07	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2 "031_P2_ELEMENTI, USI E ATTREZZATURE CON RILEVANZA URBANISTICA (TDA)"-LEGENDA
PD.01.06.01.08	COMUNE DI GRESSAN – TAVOLA P2 DI CONFRONTO PISTE scala 1:5000
PD.01.06.01.09.01	COMUNE DI GRESSAN - TAVOLA P4b3 "031_P4_ZONIZZAZIONE, SERVIZI E VIABILITÀ DEL PRG" scala 1:2000 vigente
PD.01.06.01.09.02	COMUNE DI GRESSAN - TAVOLA P4b3 "031_P4_ZONIZZAZIONE, SERVIZI E VIABILITÀ DEL PRG" scala 1:2000 in variante
PD.01.06.01.10	COMUNE DI GRESSAN - PST