

# UNIONE MONTANA ALPI GRAIE

CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

## PROGETTO NUOVA SCIOVIA "COLLE DELLE LANCE"

ITALIA

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI  
TORINO

COMUNE DI  
USSEGLIO

### PROGETTO DEFINITIVO

#### OGGETTO DELL'ELABORATO

Relazione di rispondenza al piano paesaggistico regionale ai sensi D. C. r. 3 ottobre 2017, n. 233 - 35836

#### CODICE GENERALE ELABORATO

COMMESSA	CODICE OPERA	AREA PROGETTAZIONE	LIVELLO PROGETTO	N° ELABORATO	VERSIONE
ST122-20	RICDL	RI	D	6.6	0

IDENTIFICAZIONE FILE: ST122-20\_RICDL\_RI\_D\_6.6\_0.doc

Versione	Data	Disegnato	Approvato	Oggetto
0	01/2020	MG	FB	Prima emissione
1				
2				
3				

#### RESPONSABILE DI PROGETTO



- dott. ing. Francesco BELMONDO

#### PROGETTISTI



- dott. ing. Francesco BELMONDO

- dott. ing. Alberto BETTINI

#### TIMBRI - FIRME



#### RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

arch. Marco MICHELOTTI

#### FIRMA

BBE Studio Ing. Associati - Via Brunetta, 12 - 10059 SUSÀ (TO)  
Tel. 0122/32897 - Fax 0122/738012  
e-mail [info@bbesrl.it](mailto:info@bbesrl.it)  
P.IVA 07147450014

Questo elaborato è di proprietà dell'Unione Montana Alpi Graie - Città Metropolitana di Torino  
Qualsiasi divulgazione o riproduzione anche parziale deve essere espressamente autorizzata

## **S O M M A R I O**

01. PREMESSA	3
02. ELEMENTI COMUNI AL VECCHIO E NUOVO TRACCIATO	4

## **01.PREMESSA**

La nuova sciovvia a linea singola "Colle delle Lance" (1845,50 – 2203,00 m s.l.m.) nel comune di Usseglio frazione Pian Benot (Provincia di Torino), verrà costruita in sostituzione della vecchia sciovvia omonima in scadenza di vita tecnica lungo un nuovo tracciato e mantenendo pressoché inalterato il posizionamento della stazione di valle.

La nuova sciovvia avrà una portata oraria di 715 sciatori/ora e senso di marcia orario; verrà azionata da un motore a corrente continua che gli consentirà di raggiungere la velocità massima di 3,20 m/s. La stazione di valle, del tipo motrice e tenditrice, verrà ubicata nella stessa zona dell'attuale stazione, consentendo un agevole imbarco agli sciatori vista la zona sostanzialmente pianeggiante. Il tracciato del nuovo impianto è spostato in destra orografica rispetto all'esistente: conseguentemente la stazione di valle risulta essere spostata di circa 37 m rispetto alle attuali strutture. La nuova zona di sgancio sciatori verrà ubicata circa 165m a destra dell'attuale zona di sgancio in una zona particolarmente idonea allo scopo per conformazione naturale, mentre la stazione di rinvio ancoraggio sarà ubicata circa 57 m più a monte al fine di rispettare la normativa vigente.

La peculiarità fondamentale della sciovvia in progetto è quella che il ramo di salita sciatori ed il ramo di ritorno traini non sono paralleli: lungo la pista di risalita, infatti, nr.2 pulegge ad asse pressoché verticale deviano planimetricamente l'asse della fune traente (1a curva alla progressiva 488,31 m con angolo pari a 26,82° e 2a curva alla progressiva 747,57 m con angolo pari a 22,76°). Il ramo di ritorno traini è invece rettilineo e collega la stazione di monte con la stazione di valle a notevole distanza dal ramo salita: conseguentemente i sostegni di linea a sezione quadrata sono corredati di testata zoppa in quanto devono sorreggere unicamente un ramo di fune. Tutti i sostegni presentano inclinazione in direzione longitudinale (lungo linea) mentre solamente quelli relativi al ramo di salita presentano inclinazione trasversale; i sostegni del ramo di discesa non sono infatti inclinati trasversalmente.

Verranno installate due nuove garitte: una a valle per il personale e sede delle apparecchiature di comando e sicurezza ed una a monte, di dimensioni più contenute, per il semplice ricovero del personale di controllo.

Gli scavi e più in generale i movimenti terra saranno contenuti al minimo indispensabile al fine di raccordare e regolarizzare la pista di risalita e per l'effettuazione dei getti dei plinti delle due stazioni e dei nr.17 sostegni di linea previsti sul ramo salita (comprensivi dei sostegni ad angolo) e dei nr.5 sostegni di linea previsti sul ramo di ritorno traini.

## **01.ELEMENTI COMUNI AL VECCHIO E NUOVO TRACCIATO**

La sciovvia "Colle delle Lance" di cui al presente progetto dal punto di vista territoriale e paesaggistico è caratterizzata dai seguenti elementi:

- Si tratta della sostituzione di impianto già esistente riguardante il vecchio e nuovo tracciato con i seguenti elementi comuni:
  - a) Stessa area di partenza con localizzazione della stazione di valle scartata di circa 40 mt in direzione Est-Nord Est;
  - b) Simile andamento del tracciato, sempre con due curve nell'allineamento con progressive dei sostegni dettati dalla problematica geologica dei siti;
  - c) Stesso crinale di arrivo con riduzione del tracciato e accorciamento dell'impianto di circa 30 mt sullo stesso crinale in corrispondenza dell'attuale pista di discesa. La riduzione della lunghezza dell'impianto consente di eliminare la porzione di pista sul crinale per una lunghezza di circa 110 mt e per una superficie naturalizzabile di circa 1200 mq.;
  - d) Tracciati posti al servizio dello stesso bacino turistico e delle stesse piste di discesa.
- La realizzazione dell'impianto nuovo non comporta pertanto oggettiva modificazione degli elementi paesaggistici generali né di quelli puntuali se non la sostituzione di sostegni obsoleti a cavalletto (con due sostegni ciascuno) con sostegni a palo singolo e quindi di minore visibilità nell'area di percezione paesaggistica vasta;
- Come emerge dalla carta del contesto paesaggistico tutta la porzione di terreno interessata dalla vecchia e nuova stazione di monte, posta in giacitura di crinale, è inserita in zona di visibilità nulla, cioè non visibile dai punti di vista individuati (Pian Benot, area di partenza e di normale fruizione turistica estiva e invernale);
- Come emerge dalla carta della morfologia e struttura del paesaggio essa è inserita nella stessa categoria di uso del suolo, rocce e macereti;
- Così pure dall'esame della carta degli elementi costitutivi del paesaggio emerge che gli elementi costitutivi del paesaggio sono rocce e macereti (e più in specifico piccole cenge rocciose con trovanti sparsi in pascoli discontinui e accumulo di detriti di sfaldamento dei crinali) e risultano essere i medesimi per le collocazioni (vecchia e nuova) della stazione di monte dell'impianto

**Realizzazione della nuova sciovvia "Colle delle Lance"**

**PROGETTO DEFINITIVO**

Relazione di rispondenza al piano paesaggistico regionale ai sensi  
D. C. r. 3 ottobre 2017, n. 233 - 35836





*Palo sciovvia esistente*



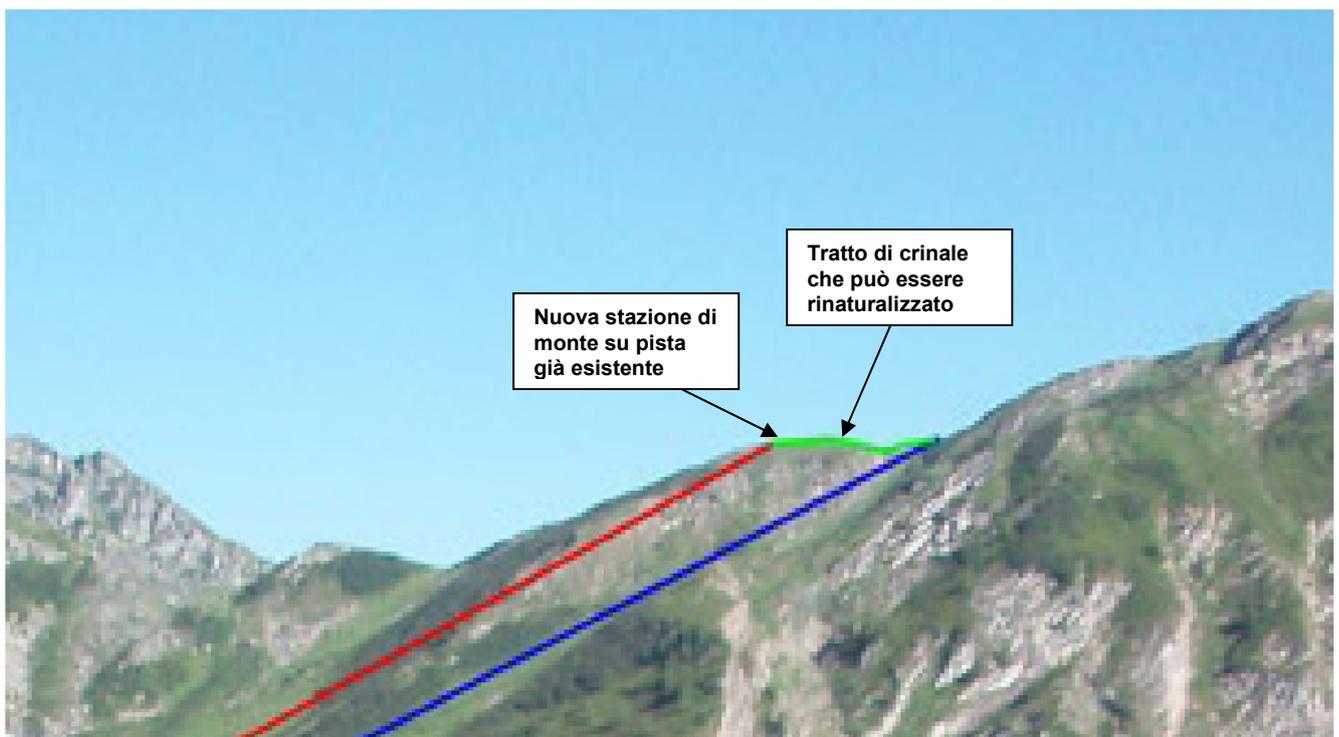
*Palo sciovvia a progetto*

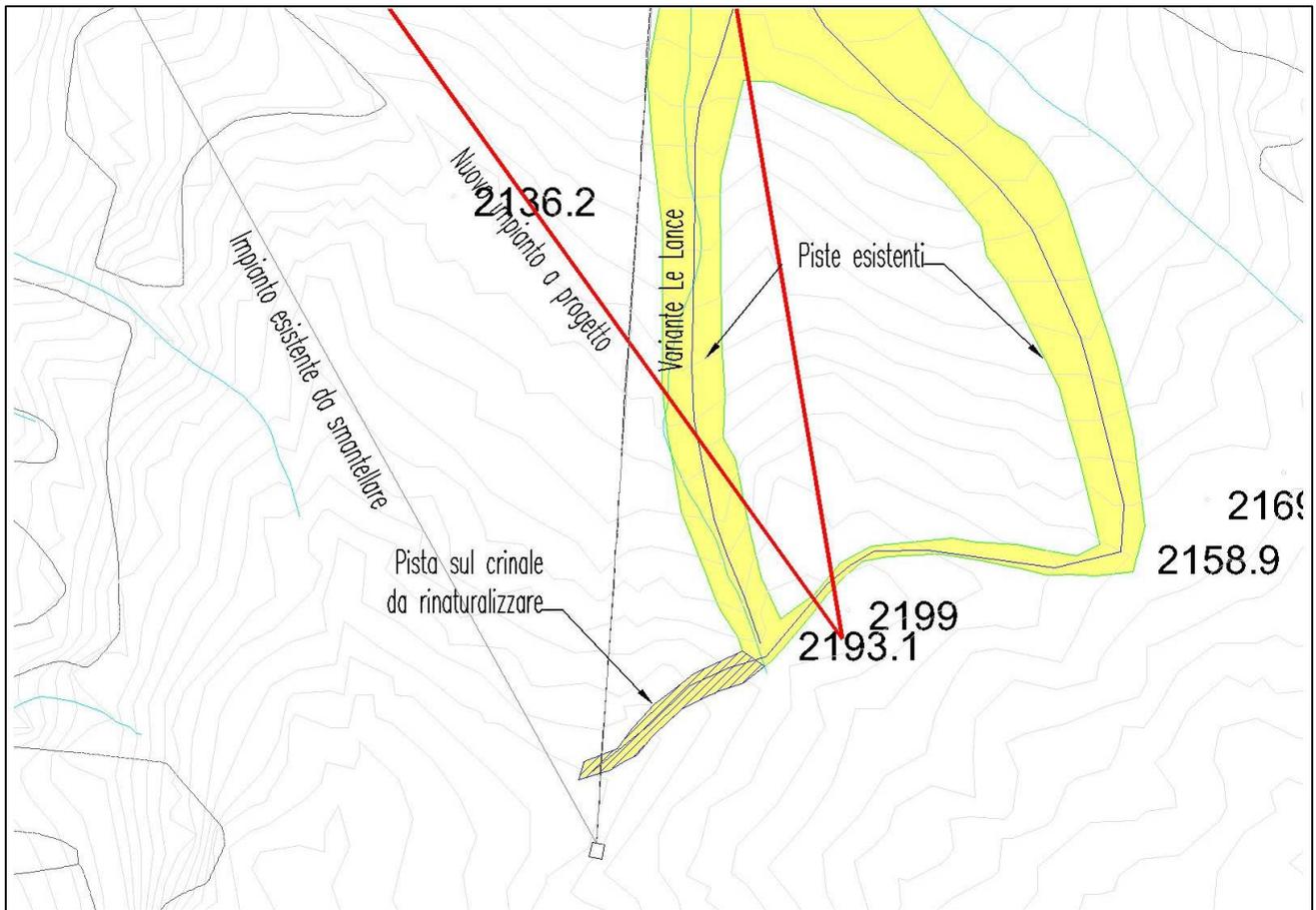
L'accorciamento dell'impianto con la stazione di monte posta sulla pista esistente e sullo stesso crinale consentirà di ottenere:

- Un miglioramento significativo della situazione paesaggistica con l'eliminazione della parte alta della pista soggetta ad elevata visibilità in quanto corre completamente lungo il crinale. Sarà così annullata la possibilità di accesso alla zona valanghiva posta ad ovest dell'impianto dove nel passato non sono mancati incidenti nella pratica del fuori pista.

Dal punto di vista ambientale e paesaggistico, nel rispetto del PPR legato agli elementi di mera sostituzione dell'impianto esistente sul medesimo crinale, si otterranno i seguenti vantaggi:

- Possibilità di demolizione dell'attuale stazione di monte posta in quota superiore e di maggiore visibilità;
- Possibilità di eliminare il tratto di pista in crinale;





*Planimetria della pista di discesa attuale e del tratto da eliminare e rinaturalizzare*

- Conseguente possibilità di poter procedere alla completa rinaturalizzazione del tratto di pista in crinale e dell'area di demolizione della stazione di monte attraverso il ripristino del microclima favorevole alla reintroduzione di microhabitat naturaliformi caratteristici del sito; il recupero di dette aree è espressamente previsto nel progetto di compensazione ambientale;
- Riduzione complessiva delle aree antropizzate nel vallone delle Lance in genere e in specie riduzione dell'area antropizzata in giacitura di crinale.

In sede di analisi delle alternative progettuali la sostituzione dell'impianto senza accorciamento rispettando la microlocalizzazione delle stazioni di partenza e arrivo, pur possibile nel rispetto delle normative ambientali e paesaggistiche non avrebbe consentito il recupero ambientale di un tratto di crinale già oggi antropizzato e compromesso. Né d'altra parte si potrebbero eguagliare i significativi miglioramenti delle caratteristiche tecniche della fruizione e della sicurezza degli sciatori invece raggiunti con la nuova collocazione della stazione di monte.