

REGIONE VENETO	COMUNE LIVINALLONGO DEL COL DI LANA	PROVINCIA BELLUNO
-------------------	--	----------------------

IMPIANTI A FUNE COL DI LANA S.P.A.
LIVINALLONGO DEL COL DI LANA

**PROGETTO PER LA SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA
“CAMPOLONGO – MONTE CHERZ” SEM 155
CON UNA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD ATTACCHI FISSI**

CAMPOLONGO-MONTE CHERZ “CHERZ 1”

1	RELAZIONE TECNICA
----------	--------------------------

Cortina, Febbraio 2010

IL CONCESSIONARIO
SPA IMPIANTI A FUNE COL DI LANA
Sede legale: Col Sottochiesa 2 Livinallongo

IL PROGETTISTA
(Ing. Stefano Illing)

IMPIANTI A FUNE COL DI LANA S.P.A
LIVINALLONGO DEL COL DI LANA

**PROGETTO PER LA SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA
“CAMPOLONGO – MONTE CHERZ” SEM 155
CON UNA SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD ATTACCHI FISSI**

CAMPOLONGO-MONTE CHERZ “CHERZ 1”

RELAZIONE TECNICA

Denominazione dell’impianto

Seggiovia quadriposto ad attacchi fissi “Campolongo- Monte Chertz “

Caratteristiche generali

Il progetto che si sottopone ad esame prevede l’ammodernamento di una linea funiviaria esistente, con nuovo impianto di maggior portata oraria. Si tratta della sostituzione della attuale seggiovia **Campolongo-Monte Chertz SEM 155** (Chertz1) con una nuova seggiovia ad attacchi fissi a quattro posti sullo stesso tracciato e con un aumento di portata da 1200 persone/ora a 1.786 persone/ora.

Il nuovo sistema di trasporto garantirà un servizio molto migliore per gli sciatori in arrivo al passo di Campolongo con l’abbattimento delle code degli sciatori in attesa di rientrare a San Cassiano. Infatti l’attrattiva del Giro del Sella unito all’aumento di portata permesso dalla nuova seggiovia Masarei ha aumentato gli sciatori che provengono dall’area di San Cassiano / Badia verso Arabba e di conseguenza la richiesta di trasporto sull’impianto Chertz 1 che assicura il collegamento tra l’area del Chertz e il Giro del Sella ed il rientro a San Cassiano. Per ridurre il disagio degli sciatori il nuovo impianto a 4 posti garantisce la portata necessaria per eliminare le code.

Il tracciato della nuova seggiovia insisterà sulla vecchia linea seggioviaria, anche se leggermente spostato parallelamente verso est (ca. 120 cm) in modo da rispettare le norme tecniche in vigore relative alla distanza con il parallelo impianto seggioviario Chertz 2. Lo spostamento non comporterà alcun lavoro di adattamento lungo la linea poiché l’impianto insiste sulla pista di risalita creata per la sciovia originaria ed ha larghezza e franchi laterali tali da non richiedere modifiche al profilo attuale del

terreno, né in senso longitudinale né in senso trasversale. L'intero tracciato si sviluppa lungo un percorso già privo di vegetazione ad alto fusto grazie all'utilizzo della pista di risalita creata per la sciovia pre-esistente.

La stazione di valle verrà ubicata nella posizione dove oggi esiste la stazione tenditrice della attuale seggiovia e lo stesso avverrà a monte. L'ingombro delle due stazioni è praticamente lo stesso e lo stesso è il numero di sostegni lungo la linea. Sarà possibile mantenere le stesse cabine di manovra esistenti, sia di valle che di monte, per ospitare i meccanismi e le apparecchiature di comando e controllo dell'impianto.

L'attuale impianto attraversa la strada Provinciale 244 "della Val Badia" per tale attraversamento è in atto concessione di attraversamento con l'ente di gestione della strada al KM 38+198 ex gestore n. 27645. L'attuale attraversamento della strada provinciale è protetto da opportuna rete che verrà sostituita con altra struttura del tutto simile e leggermente spostata verso est (ca. 120 cm) per seguire la nuova linea dell'impianto.

Caratteristiche tecniche

Si riportano di seguito i dati tecnici della progettata seggiovia:

- stazione motrice - fissa		a monte
- stazione di rinvio - tenditrice		a valle
- lunghezza orizzontale (ingresso stazioni)	m	928,20
- dislivello	m	243,80
- lunghezza inclinata (ingresso stazioni)	m	964,21
- velocità massima con il motore principale	m/s	2,50
- tempo di viaggio	min+sec	6' + 26''
- numero veicoli in linea		98
- capienza dei veicoli passeggeri		4
- equidistanza minima dei veicoli in linea	m	16,46
- intervallo di tempo minimo tra i veicoli	sec.	8.06
- portata massima con azionamento principale	p/h	1786
- potenza assorbita a regime	kW	200
- diametro nominale della fune portante-traente	mm	38

Spazi di sosta per le auto

L'impianto in progetto è l'ammodernamento di un impianto pre-esistente inserito nel circuito sciistico di collegamento tra il Giro del Sella e l'area sciabile di Badia e San Cassiano.

Il nuovo impianto avrà una portata massima di 1786 sciatori/ora e sostituirà la attuale seggiovia Campolongo- Monte Cherz SEM 155 che ha una portata di 1200 sciatori/ora. L'incremento di portata è quindi da 1.200 a 1786 sciatori/ora pari a 586 sciatori/ora.

L'incremento di portata è relativamente modesto rispetto sia alle dimensioni delle aree sciabili disponibili sul monte Chertz sia al vasto circuito sciabile che si estende da una parte al carosello sciistico di Corvara e San Cassiano, dall'altra al Giro del Sella ed all'area sciabile di Arabba-Marmolada in cui l'impianto è inserito.

Tutti gli sciatori che entrano in questo sistema provengono da altri impianti e piste del grande sistema intercollegato del Superski Dolomiti. La stazione sciistica di Arabba è importatrice netta di sciatori dal sistema SuperSki essendo inserita nel Giro del Sella con un saldo positivo nella stagione 2008/09 pari a oltre 4,9 milioni di passaggi. Gli sciatori che transitano sugli impianti di Arabba, Porta Vescovo e Campolongo provengono per la maggior parte dall'Alta Badia, al secondo posto sono le provenienze da Gardena, infine Fassa e Arabba a cui si aggiungono minori quantità decrescenti delle altre 12 valli consorziate al sistema Superski.

Il progettato impianto seggioviario si inserisce quindi nel servizio di trasporto del sistema combinato SuperSki che permette un collegamento diretto con gli sci da e per l'area del Chertz con Badia, Gardena, Fassa, Marmolada. L'inserimento degli skibus ha esteso l'accessibilità dell'area del Chertz anche all'area sciabile del Civetta.

Tale sistema di trasporto intercollegato fa sì che i punti di sosta per le auto siano **esterni** al sistema stesso e si trovino a Malga Ciapela, Arabba, Badia, San Cassiano, Corvara, mentre non vi sono, o sono del tutto marginali le esigenze di parcheggio al servizio degli impianti **interni** al sistema stesso. Infatti l'impianto in progetto e più precisamente i tre impianti a fune in partenza dal passo di Campolongo dispongono dei parcheggi esistenti al passo che sono in uso sia per i servizi ricettivi sia per il ridottissimo numero di sciatori che non arrivano al passo con gli sci. La dotazione di parcheggi si è dimostrata finora del tutto sufficiente e l'aumento di portata non provocherà un maggior aumento di richiesta di aree di sosta.

Compatibilità e interdipendenza impianti e piste

L'analisi della compatibilità piste impianti va fatta analizzando i tre impianti che salgono al monte Chertz e l'insieme di piste che dal monte Chertz partono in direzione Campolongo e Malga Crepaz.

La tabella riassume i parametri caratteristici degli impianti che convergono sul monte Chertz.

Impianti	tipo	dislivello	lung. Incl	cr	PS/I
Campolongo - Monte Chertz	SG4	243	981	3,92	455
Campolongo Chertz II°	SG2	233	942	3,99	301
Malga Crepaz - Chertz I°	SG2	321	1.708	2,32	517
					1.272

La situazione delle piste concesse è la seguente

Denominazione	Lungh	LAM	Area ha	PS/P	P
Campolongo Sinistra	1.050	74,9	7,86	393	1572
Campolongo Sin. Var. Facile	650	47,7	3,10	155	620
Campolongo Sin. Autocronometraggio	520	43,7	2,27	114	454
Campolongo Sin. Racc. al Passo	250	47,2	1,18	59	236
Campolongo Destra	1.080	33,7	3,64	182	728
			18,05	903	3610
Malga Crepaz	1.880	61,8	11,62	581	2324
Totale			29,67	1484	5934

Dall'esame delle tabelle risulta una situazione di sostanziale equilibrio nei flussi trasportati dagli impianti ed assorbiti dalle piste: il PS/I è pari a **1.272** mentre la dimensione convenzionale delle piste è maggiore e pari a 1.484.

Una analisi più approfondita effettuata attribuendo dei valori ai coefficienti di arroccamento degli impianti coerenti con le loro caratteristiche e quelle delle piste ad essi asservite conferma l'equilibrio anche nei flussi tra i due versanti.

Tali impianti hanno funzioni molto differenti:

- Campolongo-monte Chertz I è in effetti un impianto con ricircolo molto ridotto, ipotizzato al 30%, poiché ha la funzione di collegamento con la Badia
- Campolongo – monte Chertz II è un impianto a forte ricircolo sia per l'uso delle piste per le gare di sci, sia per l'orientamento della pista che è in direzione S-SO e quindi molto gradita agli sciatori, quindi con coefficiente di arroccamento del 90%.
- Malga Crepaz-Chertz è un impianto con forte valenza di trasferimento verso Arabba anche per il fatto che la pista è molto meno soleggiata e quindi meno appetibile per il ricircolo.

Con queste considerazioni i contributi degli impianti ai flussi verso i due versanti sono i seguenti:

Impianti	verso malga crepaz	verso campolongo
Campolongo - Monte Chertz	319	137
Campolongo Chertz II°	30	271
Malga Crepaz - Chertz I°	103	413
	452	820

E i parametri piste - impianti di raffronto sono i seguenti che risultano equilibrati.

	PS/I	PS/P
Direzione Malga Crepaz	452	581
Direzione Campolongo	820	903
	1.272	1.484

Si deve peraltro considerare che tali valori sono valori massimi che non saranno mai raggiunti poiché non prendono in considerazione le persone che sostano presso i rifugi e presso le stazioni a monte e a valle, infatti le ipotesi assunte sono quelle più svantaggiose con tutte le persone in transito sugli impianti che si riversano immediatamente sulle piste.

Programma temporale

Il programma del procedimento concessionale e dei successivi lavori è il seguente:

- Febbraio 2010 presentazione domanda alla Provincia di Belluno di approvazione del progetto e successiva concessione a costruire ed esercire
- Entro Maggio 2010 si prevede la conclusione dell'iter burocratico per la concessione a costruire ed esercire.
- Giugno 2010 demolizione dell'esistente seggiovia, sgombero del terreno. Tracciamento esecutivo del nuovo impianto.
- Luglio 2010 inizio della costruzione delle opere murarie e trasporto in sito dei materiali elettromeccanici
- Agosto 2010 conclusione dei lavori edili e inizio montaggi elettromeccanici
- Ottobre 2010 visita di ricognizione da parte USTIF e Provincia di Belluno, autorizzazione successiva all'esercizio.
- Dicembre 2010 inizio esercizio

Valutazione di impatto ambientale

In base alla Legge Regionale 26/03/99 n. 10 e successive modificazioni, l'impianto a fune in progetto, avendo una portata oraria non superiore a 1.800 sciatori/ora, non è soggetto alle procedure di V.I.A.

Cortina, Febbraio 2010

Il Progettista
Ing.Stefano Illing