



STUDIO ASSOCIATO

Uff. ALBIGNASEGO - PD

Galleria Roma, 10 - 35020 ☎ 320 7829248

Uff. CORTINA D'AMPEZZO - BL

Loc. Pian da Lago, 64 - 32043 ☎ 349 4992417

e-mail: dolomiti.engineering@gmail.com

Regione Veneto

Provincia di Belluno

Comune di Val di Zoldo



TITOLO:

RELAZIONE TECNICA
ILLUSTRATIVA

**PROGETTO DI AMMODERNAMENTO E
SOSTITUZIONE DELLA CABINOVIA
DENOMINATA
SEM130 "PECOL - PIAN DEL CREP" C.1.13M**

SCREENING AMBIENTALE

RELAZIONE:

R/01a

Committente:



VALDIZOLDO FUNIVIE S.p.A.
Piazza Rodolfo Balestra, 1
32012 Val di Zoldo (BL)

DATA: OTTOBRE 2024

Revisione: 00

Codice progetto: 11FUN2402

File: R01_Relazione_tecnica_illustrativa_screening.odt

Esecutore: PZ AG

Progettisti:



DOLOMITI ENGINEERING
STUDIO ASSOCIATO

Dott. Ing. Alberto GASPARI

Dott. Geol. Piera ZANIN

Collaboratori:

Dr. Ing. Raffaello TRENTIN

INDICE

1. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	2
1.1 STAZIONE DI VALLE – ASPETTI ARCHITETTONICI	5
2. MOVIMENTI TERRA	6
3. EQUILIBRIO SISTEMA IMPIANTO - PISTE	6
4. ASSERVIMENTI	8
5. DATI DI PASSAGGIO SULL'IMPIANTO ESISTENTE E DATI ATTESI SUL NUOVO	8
6. MOTIVAZIONE DELLA SCELTA PROGETTUALE	9

PREMESSA

La presente relazione tecnica illustrativa accompagna lo Studio Preliminare Ambientale redatto su incarico della ValdiZoldo Funivie S.p.A. a corredo della domanda di "Verifica di assoggettabilità a VIA" ai sensi del D. Lgs. 3 aprile 2006, n° 152 e ss. mm. ii., relativamente al Progetto di sostituzione della cabinovia Pecol – Pian del Crep - SEM 130 BL – nel comprensorio sciistico del Civetta - Comune di Val di Zoldo (BL).

La cabinovia in esame è di fondamentale importanza per tutto il comprensorio del "Civetta" in quanto costituisce il principale impianto di arroccamento dell'area Zoldana.

Il presente elaborato descrive le caratteristiche tecniche generali dell'impianto che andrà a sostituire l'esistente e illustra le motivazioni delle scelte progettuali che ne hanno individuato la tipologia, mentre le caratteristiche tecniche di dettaglio dell'impianto sono contenute nella relazione R01b – redatta dalla ditta Leitner, che fornirà l'impianto.

Le tavole qui di seguito elencate e allegate al progetto illustrano graficamente le caratteristiche salienti del progetto di sostituzione in esame.

T01 – Corografia generale: dove si evidenziano i rapporti tra l'impianto in esame, il comprensorio sciistico in cui è inserita e i rapporti con le piste asservite.

T02 – Estratti cartografici: dove si evidenzia l'inserimento dell'impianto all'interno del demanio sciabile riconosciuto a livello di Piano Neve Regionale, le relazioni spaziali con le aree della Rete Natura 2000 e la compatibilità con il Piano Regolatore comunale.

T03 – Planimetria dello stato di fatto e ortofoto: illustra spazialmente la posizione delle strutture che costituiscono l'impianto esistente.

T04 – Planimetria di progetto e comparativa: dove sono inserite le strutture che compongono la nuova seggiovia e dove si identificano in pianta i rapporti dimensionali e le posizioni relative, tra le strutture esistenti (stazioni e sostegni) e quelle di progetto.

T05 – Profilo longitudinale comparativo: dove si illustra lo sviluppo altimetrico della nuova seggiovia, raffrontata con quella esistente e si identificano i rapporti tra le strutture esistenti (stazioni e sostegni) e quelle di progetto.

T06 – Stazione di valle: piante sezioni e prospetti e T07 – Stazione di monte: piante e sezioni dove si illustrano gli aspetti architettonici delle stazioni e delle cabine e il loro inserimento nel contesto.

T08 – Planimetria di cantiere dove sono individuate le aree di cantiere, di deposito temporaneo dei materiali e si identifica la viabilità esistente o temporanea di cantiere, utilizzata per il trasporto materiali e il passaggio dei mezzi meccanici durante le fasi di demolizione dell'esistente e realizzazione del nuovo impianto.

T09 – Documentazione fotografica: dove con l'ausilio dei coni visuali si possono comprendere le caratteristiche della seggiovia esistente.

Per quanto riguarda invece le informazioni relative agli effetti possibili sull'ambiente, determinati da tale sostituzione, sia in fase di esercizio, sia in fase di cantiere, si rimanda al citato **Studio Preliminare Ambientale (R02)** redatto in conformità alle indicazioni dell'allegato IV-bis alla parte seconda del sopraccitato decreto legislativo.

A supporto dello studio preliminare ambientale sono presenti le quattro relazioni specialistiche: **R03 – Relazione geologica e geotecnica, R04 – Relazione forestale, R06 – Relazione paesaggistica e R07 – relazione di impatto acustico.** Completano gli aspetti reattivi alla realizzazione gli allegati **R08- Stima di spesa e R09 – Relazione di cantierizzazione.** L'allegato **A01 - Perizie ARPAV sulla situazione valanghiva** dove si riporta l'immunità da valanghe per l'impianto in esame e le piste asservite.

1 CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

Il progetto in esame consiste nell'ammmodernamento e la sostituzione della esistente cabinovia a 12 posti ad ammorsamento automatico "Pecol – Pian del Crep" con una moderna cabinovia decaposto, sempre ad ammorsamento automatico, mantenendo inalterate le posizioni delle stazioni e la portata, che rimane pari a 3000 p/h:

L'asse dell'impianto ricalcherà completamente quello esistente e tuttavia sarà ridotto il numero dei sostegni di linea che passerà dagli attuali 12 a 10. L'intervista dell'impianto di progetto sarà pari a 6,1 m, mentre l'intervista attuale è pari a 5,4 m.

La posizione delle stazione rimarrà inalterata; sia a valle, sia a monte verranno riutilizzate e riadattate tutte le strutture accessorie e di servizio, quali il magazzino veicoli, le cabine di controllo e comando e i vani tecnici. Per non modificare la struttura del magazzino veicoli, posto a valle, che ne comporterebbe lo smantellamento e la conseguente produzione di rifiuti e movimenti terra, si è previsto che 15 veicoli siano immagazzinati in stazione ed i restanti nel magazzino riadattato intervenendo solo nelle strutture interne.

Il capannone che ospita la stazione di valle, che dovrà essere smontato per la sostituzione della stazione, verrà ricostruito sostanzialmente con le medesime caratteristiche tipologiche e pertanto la presenza di veicoli in stazione non sarà percepita dall'esterno.

Le dimensioni del capannone saranno allargate di circa 70 cm sul lato sud (prospiciente alla pista Foppe e al parcheggio), per esigenze legate alle maggiori dimensioni dell'intervista di linea del nuovo impianto. Di conseguenza verrà allargato leggermente anche il terrapieno di raccordo con la pista Foppe (cfr. dettaglio planimetria comparativa in T04 di progetto)

Nella tabella seguente si riportano le principali caratteristiche tecniche dell'impianto previsto:

Caratteristica tecnica	u.m.	Nuovo impianto
Stazione a valle q.f.	<i>m.s.l.m.</i>	1388,64
Stazione motrice a monte q.f.	<i>m.s.l.m.</i>	1756
Distanza orizzontale	<i>m</i>	1096,8
Dislivello	<i>m</i>	367,36
Lunghezza sviluppata del percorso	<i>m</i>	1166,44
Velocità di esercizio	<i>m/s</i>	6
Tipo veicoli	-	Cabina a 10 posti
Numero dei veicoli	-	43
Equidistanza tra i veicoli	<i>m</i>	72
Tempo di risalita	-	3' 14"
Portata	<i>pers/h</i>	3000
Sostegni di appoggio	<i>n°</i>	8
Sostegni di ritenuta	<i>n°</i>	2
Sostegni totali	<i>n°</i>	10
Senso di marcia	-	antiorario
Circuito di linea	-	interrato

In relazione ai dettagli tecnici dell'impianto si rimanda alla relazione R01b - progetto funiviario – relazione tecnica generale a firma dei tecnici Leitner (primaria ditta nel settore degli impianti a fune). Si riportano invece nel seguito alcune figure che illustrano la tipologia dei veicoli e dei sostegni di linea, mentre per le caratteristiche delle stazioni si rimanda alle tavole T06 e T07.

Il veicolo nel suo complesso è formato da un braccio di sospensione collegato con la morsa, da un elemento elastico con funzione di ammortizzatore e da un apposito telaio di accoppiamento e dalla cabina (cfr. fig. 1.2)

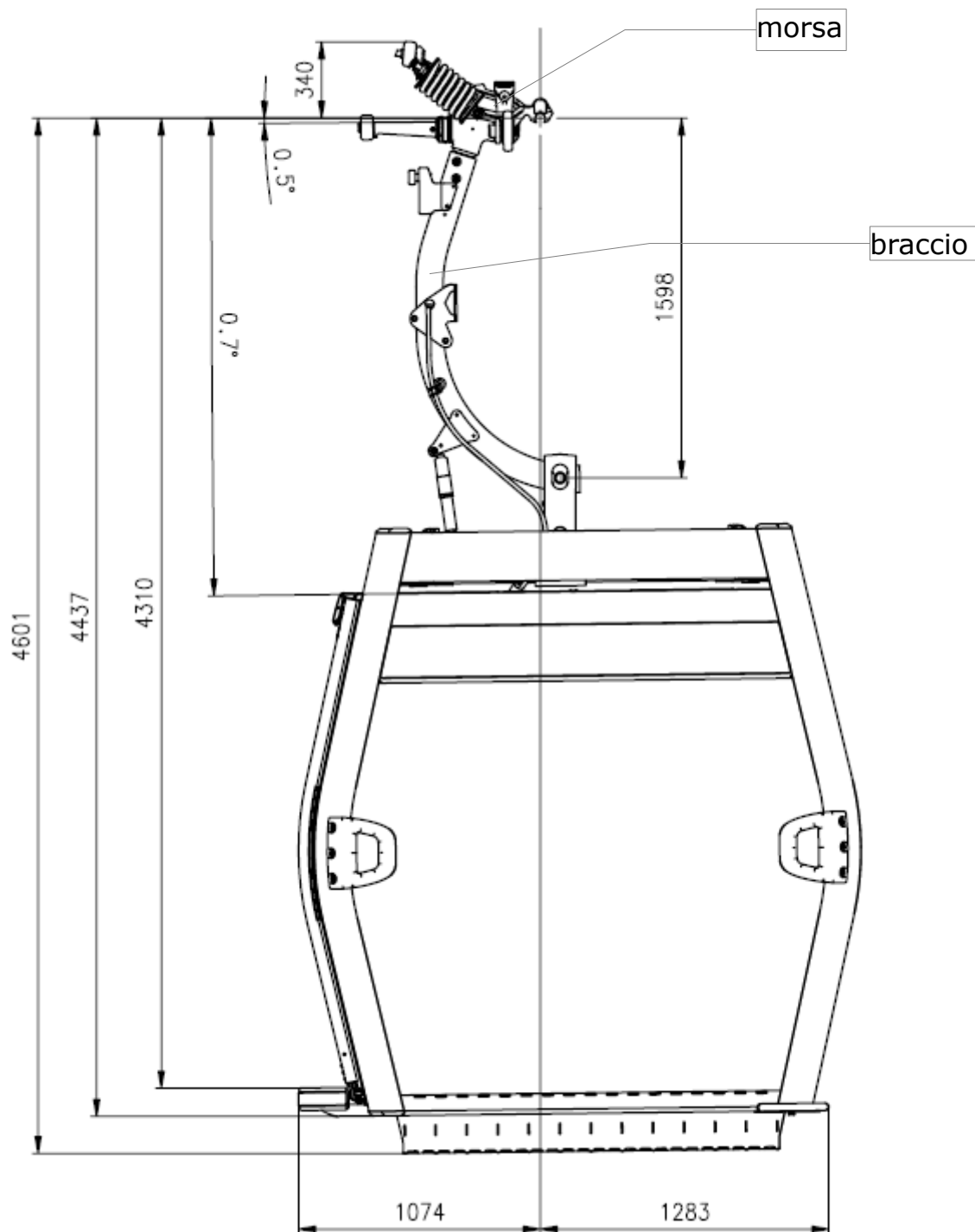


Figura 1.1: Il veicolo con le sue componenti principali: morsa, braccio e cabina

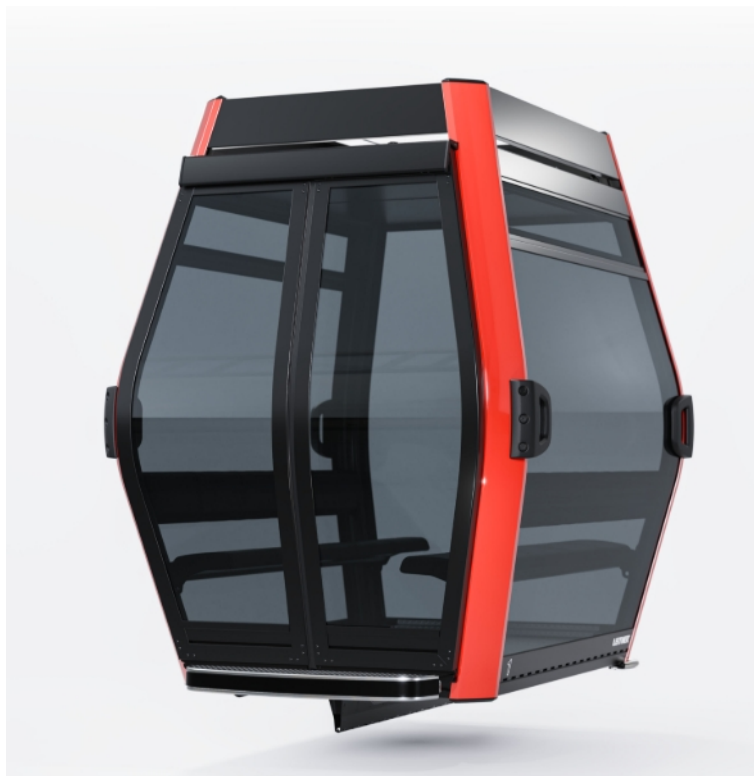


Figura 1.2: Cabina: può alloggiare 10 passeggeri comodamente seduti sui sedili perimetrali; la struttura è costruita in alluminio e si utilizzano materiali particolari in modo da soddisfare le caratteristiche antincendio richieste dalla normativa vigente. La cabina è dotata di portasci interno, realizzato a pavimento nell'area tra i sedili, e del sistema di apertura e chiusura automatica delle porte.

I sostegni della linea saranno realizzati in acciaio zincato, così come le traverse, i falconi e le passerelle per l'accesso del personale impiegato per la manutenzione. In funzione dell'andamento del terreno e della relativa configurazione richiesta per la fune, i sostegni potranno avere rulliere di appoggio (fune passante sopra ai rulli), di ritenuta (fune passante sotto ai rulli).

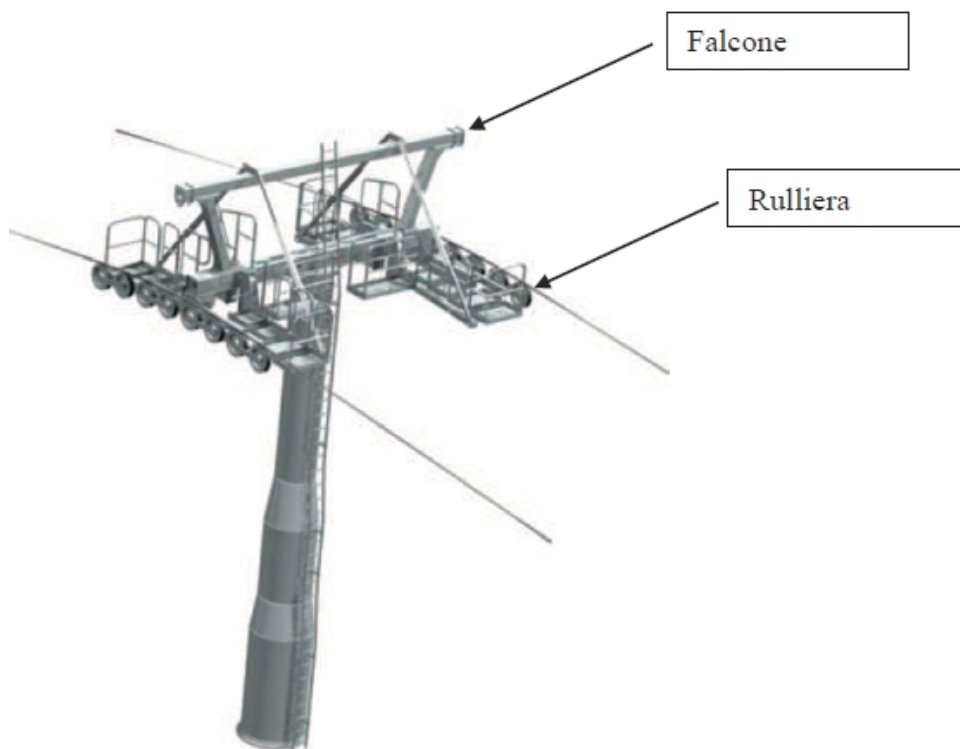


Figura 1.3: Esempio di sostegno di linea

1.1 STAZIONE DI VALLE – ASPETTI ARCHITETTONICI

Come indicato nei paragrafi precedenti l'involucro edilizio della stazione di valle dovrà essere smontato per consentire la rimozione della carpenteria e la demolizione delle componenti della cabinovia esistente.

L'impianto di progetto presenta stazioni di larghezza maggiore, a causa dell'aumento dell'interlinea della funi e conseguentemente il fabbricato subirà un riadattamento, mantenendo sostanzialmente la tipologia architettonica esistente. Inoltre, a causa di alcune interferenze di tipo strutturale con gli ingombri della nuova stazione, è necessario modificare lo schema statico delle strutture in acciaio che sostengono la copertura. L'altezza al colmo rimarrà pressoché invariata rispetto alla situazione attuale.

La struttura va necessariamente modificata in quanto allo stato attuale la struttura della copertura è parte integrante della struttura dell'impianto; con la nuova installazione strutture civili ed impianto dovranno essere scollegati, pertanto risulta necessario l'inserimento di nuovi telai metallici a sostegno delle falde.

Per ciò che riguarda le dimensioni in pianta l'edificio verrà allargato solamente sul lato Sud-Est di circa 80 cm realizzando un nuovo muretto sul quale saranno fondate le colonne in acciaio dei portali a sostegno della copertura.

L'involucro della stazione di valle si integrerà con la restante parte del fabbricato che ospita il magazzino dei veicoli, la cabina di comando e i tornelli.

L'aspetto esteriore dello stato di progetto del complesso architettonico sarà molto simile all'esistente, caratterizzato dalla presenza ampie finestrate sui lati sud-est e nord-est. Le tamponature delle pareti, in accordo con l'aspetto attuale, saranno realizzate con la posa di lamiera grecata con cromatismo invariato.

L'unica variazione percepibile rispetto allo stato di fatto è l'eliminazione dell'elemento in elevazione sporgente lungo il prospetto sud-est, a favore di una soluzione con facciata lineare.

Come precedentemente indicato, per consentire la battitura del tratto di pista da sci adiacente al lato sud-est, è necessario traslare il muro di sostegno in pietra faccia a vista di circa 1,8 m. In tal modo si garantisce un corridoio di passaggio per il mezzo battipista di circa 7 m. L'intervento sarà completato dalla posta di un parapetto in legno del tutto simile all'esistente che, nel corso del periodo di apertura invernale sarà dotato di materassi, per garantire la sicurezza degli sciatori.

Il manto di copertura sarà del tutto simile all'esistente (lamiera) conservando anche l'aspetto cromatico.

Nella tabella sottostante si riassumono le principali caratteristiche della parte d'opera oggetto di intervento.

Descrizione	Stato di fatto	Stato di progetto	Differenza
Superficie in pianta	290 m ²	312m ²	22 m ²
Altezza max al colmo	8,9 m	8,9 m	-
Volume	2264 m ³	2667	403 m ³
Superficie copertura	288 m ²	375 m ²	87 m ²

2 MOVIMENTI TERRA

Per la stima preliminare dei volumi movimentati per la realizzazione del progetto, che saranno invece computati più precisamente in sede di progettazione definitiva (ai sensi della L.R. 21/2008), si sono fatte le seguenti valutazioni:

Area stazione di valle:

Scavo per fondazioni della stazione di valle (16,25 m x 4m x 1 m)	65 mc
Scavo per fondazione capannone (1m x 1m x 28 m) (solo allargamento)	28 mc

Area stazione di monte:

Scavo per fondazione stazione di monte (18,8 m x 1,4 m x 0,8 m x 2) (solo allargamento della fondazione esistente)	42 mc
---	-------

Linea impianto:

Scavo per fondazioni sostegni di linea circa 150 mc x 10 sostegni (all'interno del calcolo sono compresi anche i complessivi circa 80 mc di calcestruzzo armato dei sostegni esistenti le cui posizioni coincidono con quelle in progetto, ovvero gli attuali n. 1, 2, 3, 4 e 7)	1500 mc
Scavo di linea (1100 m x 1m x 0,5 m)	550 mc

totale complessivo circa 2185 mc

I materiali di scavo saranno riutilizzati in loco per il ritombamento delle strutture, mentre i prodotti di demolizione dei plinti esistenti, saranno conferiti in discarica di inerti, dopo la opportuna separazione delle componenti ferrose riciclabili.

Con riferimento alle demolizioni dei plinti i volumi di c.a. sono:

- 81,23 mc per la demolizione dei plinti n. 1, 2, 3, 4 e 7 (desunti dalle geometrie di progetto 1989)
- 50 mc per la demolizione della parte fuori terra dei plinti n. 5,6,8,9,10,11e 12

Per il modesto allargamento del terrapieno di valle si prevede l'apporto di circa 20 mc di materiale detritico esterno-

3 EQUILIBRIO SISTEMA IMPIANTO - PISTE

L'impianto in esame è inserito all'interno del comprensorio sciistico del Civetta, articolato e consolidato, esistente da oltre cinquant'anni, che connette la Val di Zoldo, la val Fiorentina e la Val Cordevole, in un sistema di piste e impianti che si snoda tra Pecol e Palafavera (Val di Zoldo), Pescul (Selva di Cadore) e Alleghe.

Più precisamente la cabinovia in esame costituisce l'accesso principale al comprensorio dalla Val di Zoldo, essendo l'impianto di maggiore portata oraria di tutta la valle e con la maggiore dotazione di parcheggi.

La seggiovia è servita da 5 piste, le tre principali, sono la pista Foppe (cod. reg. C1.25), la pista Cristellin 2 (cod. reg. C1.30) e la pista Lendina (cod. reg. C1.24), che seguendo differenti percorsi riconducono alla stazione di valle della cabinovia; vi è poi la pista Crep di Pecol (cod. reg. C1.21), che scende invece verso la Valgranda, in direzione sudest, e termina in corrispondenza della stazione di partenza della seggiovia Valgranda – Col della Grava e infine la

piccola bretella di collegamento denominata Raccordo Casot di Pecol – Lendina (cod. reg. C1.23), che collega le piste che discendono verso nord dal Col della Grava verso Pecol.

Per valutare l'equilibrio del sistema impianti piste si fa riferimento al metodo Giovannini (metodo adottato per il Piano Neve regionale del Veneto 1990) mediante il quale si possono confrontare i seguenti parametri:

- posto sciatore pista (PS/P): è dato dalla superficie totale della pista in metri quadrati, divisa per 200 calcolandosi convenzionalmente in metri quadrati duecento la superficie mediamente necessaria allo sciatore in evoluzione;
- il posto sciatore impianto (PS/I): indica la capacità reale istantanea di un impianto di risalita ed è calcolato sulla portata oraria dell'impianto, diviso per il coefficiente di ripetitività orario (cr), calcolato sommando il tempo di risalita, il tempo medio di percorrenza della pista alla velocità statisticamente stimata in 2 m/s ed il tempo di circa 2-3 minuti di sosta "tecnica" alla stazione di valle;
- coefficiente di arroccamento (C.Arr.): costituisce il dato stimato sulla costituzione elettiva del singolo impianto a portare in quota sciatori in semplice trasferimento verso altri impianti; C.Arr. 0,70 significa che il 70% degli sciatori utilizza l'impianto in termini di circuito ripetitivo, mentre il 30% si considera in transito verso altri impianti;

L'equilibrio si ottiene quando il $PS/P = PS/I$; sono accettabili anche valori un po' sbilanciati a favore dei $PS/P > PS/I$, mentre viceversa è da evitare lo squilibrio a favore del PS/I , poiché si traduce in una minore sicurezza degli sciatori, che vedono ridotta la superficie di evoluzione disponibile.

La tabella sottostante illustra le caratteristiche dimensionali delle piste che servono l'impianto:

<i>Piste</i>	<i>Lunghezza (m)</i>	<i>Superficie sciabile (m²)</i>
Crep di Pecol (cod. reg. C1.21)	860	22.891
Raccordo Casot di Pecol – Lendina (cod. reg. C1.23)	437	2.876
Lendina (cod. reg. C1.24)	2.300	61.738
Foppe (cod. reg. C1.25)	1.271	44.380
Cristellin 2 (cod. reg. C1.30)	1.129	42.173

Per il calcolo del PS/P i contributi delle pista Lendina e della Crep di Pecol vengono considerati a metà, dato che sono percorsi anche da sciatori che provengono da altri impianti di risalita, mentre si trascura il contributo della Raccordo Casot di Pecol – Lendina, usato solo per i trasferimenti dalla zona della Grava verso Pecol o Palafavera.

In totale si hanno perciò 128868 mq di pista, cui corrisponde un $PS/P = 644$.

In relazione al PS/I, per il calcolo del coefficiente di ricircolo si è considerata la media delle lunghezze 3 piste principali ovvero Foppe, Cristellin2 e Lendina, pari a 1565 m che comporta un tempo di medio percorrenza di circa 13 min, il tempo di risalita pari a 3,3 min e 3 min di sosta tecnica per mettere e togliere gli sci. Si ottiene perciò un coefficiente di ricircolo pari a 3,1.

Il coefficiente di arroccamento è posto pari a 0,6, considerando che il 40% degli utenti dell'impianto lo utilizzano solo per il trasferimento verso gli altri impianti del comprensorio.

Da questo deriva un $PS/I = (\text{portata oraria}/c.r.) \times c.Arr = 581$

La differenza $PS/P - PS/I$ risulta pari a 63, denotando un sostanziale equilibrio, con $PS/P > PS/I$ a favore della sicurezza.

4 ASSERVIMENTI

Trattandosi di un progetto di mera sostituzione di un impianto esistente, ove si mantengono invariate la posizione delle due stazioni di valle di monte, della linea e la lunghezza dell'impianto a fune, al nuovo impianto saranno asservite le medesime piste, qui di seguito elencate:

- Crep di Pecol (cod. reg. C1.21)
- Raccordo Casot di Pecol – Lendina (cod. reg. C1.23)
- Lendina (cod. reg. C1.24)
- Foppe (cod. reg. C1.25)
- Cristellin 2 (cod. reg. C1.30).

5 DATI DI PASSAGGIO SULL'IMPIANTO ESISTENTE E DATI ATTESI SUL NUOVO

Con riferimento ai dati di passaggio sulla cabinovia esistente si riportano i valori relativi agli ultimi sei anni di esercizio, che comprendono anche il periodo di interruzione determinato dalla pandemia COVID19.

Inverno	2018/2019	2019/2020	2020/2021	2021/2022	2022/2023	2023/2024
Primi ingressi	144.245	156.579	chiusura x	133.954	151.662	145.502
Passaggi	815.379	778.010	COVID	709.182	800.138	706.841

Figura 5.1: Passaggi e primi ingressi nelle ultime sei stagioni invernali

Estate	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Primi ingressi	9.772	11.146	11.089	12.706	12.109	12.064
Passaggi	15.323	18.897	12.619	19.578	18.682	19.252

Figura 5.2: Passaggi e primi ingressi nella stagione estiva

I dati sopra riportati evidenziano come il numero di passaggi sia abbastanza stabile per la stagione invernale, mentre si può notare un generale incremento nei primi ingressi estivi, delle ultime tre annualità, rispetto al triennio precedente, legati probabilmente al progressivo incremento delle temperature estive che rendono sempre più appetibile la montagna come meta di vacanze estive.

In generale i passaggi invernali rappresentano circa il 97-98% dei passaggi totali.

Per il futuro ci si attende perciò il mantenimento dei passaggi invernali, in linea con quelli degli ultimi anni e un incremento dei passaggi estivi che possa portarli a rappresentare il 5% dei passaggi totali.

I periodi di apertura stagionale dell'impianto in oggetto sono i seguenti:

- stagione invernale: 01/12 – 15/04
- stagione estiva: 15/06 – 15/09

Tali periodi di apertura rimarranno pressoché invariati nello stato di progetto, salvo variazioni delle condizioni meteo-climatiche.

6 MOTIVAZIONE DELLA SCELTA PROGETTUALE

La cabinovia esistente giungerà a fine vita tecnica ai sensi del D.M. 203/15 nel corso del 2029. In considerazione dei radicali interventi richiesti al fine di poter proseguire l'esercizio dopo la fine della vita tecnica la Società ha deciso di programmare la demolizione dell'esistente e di procedere con la realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto a fune, sempre con veicoli chiusi e ammortamento automatico.

Dall'analisi dei dati sui passaggi appare chiaro che non è necessario potenziare l'impianto, in termini di portata, ma piuttosto la sostituzione è mirata a migliorarne l'efficienza in termini energetici e di inserimento ambientale (riduzione emissioni sonore e produzione di rifiuti), aumentando contemporaneamente la sicurezza oltre che l'appetibilità dell'impianto.

Lo scopo è quindi quello di rinnovare l'offerta migliorando l'immagine del comprensorio, apportando sostanziali migliorie in termini di comfort e di sicurezza.

La cabinovia in esame costituisce non solo la principale porta d'ingresso al comprensorio sciistico del Civetta, dalla val Zoldana, ma ha anche un utilizzo estivo che negli anni sta diventando sempre più rilevante.

Il passaggio ad una cabinovia più moderna comporta i seguenti vantaggi:

- veicoli più confortevoli con conseguente miglioramento dell'appetibilità dell'impianto;
- veicoli più sicuri con l'apposito spazio interno per la collocazione degli sci;
- veicoli adatti al trasporto disabili e più comodi per il trasporto passeggeri;
- veicoli adatti per i trasporti di soccorso;
- veicoli predisposti per il trasporto bici;
- riduzione emissioni sonore;
- riduzione consumi energetici (riduzione del 5% rispetto all'impianto attuale);
- riduzione costi di manutenzione e minore produzione di rifiuti in particolare si sottolinea che il motore sincrono a bassa velocità (Directdrive - Leiner) di cui sarà dotato il nuovo impianto non prevede meccanismi di trasmissione, né olio lubrificante, ciò elimina completamente il rischio di sversamenti accidentali di olio dal riduttore (non più necessario);
- riduzione del numero dei sostegni di linea;
- ammodernamento dell'aspetto esteriore delle stazioni.

Oltre alle caratteristiche tecniche tipiche degli impianti moderni a collegamento temporaneo, si evidenziano le seguenti migliorie:

- sostituzione del sistema di convogliamento veicoli a catena nei giri stazione con nuovo a pneumatici, cosa che rende più gestibili eventuali inconvenienti puntuali per una pronta ripresa del servizio;
- sostituzione degli attuali sistemi di presa di moto (cinghie/pulegge) delle travi di accelerazione/decelerazione con sistemi simili, ma affinati nella progettazione, così da ridurre al minimo l'usura dei componenti e contestuale formazione di polveri imbrattanti;
- sostituzione dell'attuale complesso sistema di frenatura d'emergenza sulla puleggia motrice con uno nuovo, più compatto e facilmente accessibile;
- nuovo piazzamento, rispetto all'attuale vano interrato, del motore diesel/pompa idraulica per l'azionamento di recupero in prossimità del gruppo motore sospeso minimizzando le tubazioni e contestualmente i volumi d'olio impiegati;

PROGETTO DI SOSTITUZIONE E AMMODERNAMENTO DELLA CABINOVIA DENOMINATA
SEM130 "PECOL – PIAN DEL CREP " C1.13M NEL COMPRESORIO SCIISTICO DEL CIVETTA

- migliore raggiungibilità delle componentistiche d'usura e ricambio delle travi di accelerazione/decelerazione con ottimizzazione dei sistemi di protezione degli organi in movimento;
- riduzione degli ingombri con ottimizzazione degli spazi: il nuovo gruppo motore sospeso permetterà il recupero dei vani, attualmente utilizzati dai macchinari interrati, come volumi per lo stoccaggio di materiali di ricambio al fine di facilitare le attività manutentive con la pronta disponibilità dei pezzi;
- nuovo sistema di ammortizzazione dei veicoli atto a migliorare il comfort di viaggio e limitare le vibrazioni in linea;
- implementazione nel sistema di visualizzazione HMI delle singole verifiche periodiche selezionabili a video: una volta abilitata la prova desiderata, azionato l'impianto, sarà sufficiente premere il pulsante dedicato sul pulpito per ottenere la corretta procedura. Non sarà più richiesto di operare manualmente l'attivazione o l'esclusione dei singoli freni o protezioni garantendo la corretta esecuzione e ripetibilità della prova.