

**Ditta Seggiovia Piz Seteur –  
Sole di Mussner Vinzenz  
via Dantercëpies, 65  
Selva di Val Gardena  
(Bolzano)**



## **Aumento della portata oraria della seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico dei veicoli "Piz Seteur – Sole (CS122m)"**

## **Erhöhung der Förderleistung der bestehenden Sessellift "Piz Seteur – Sole (CS122m)"**

Nel Comune di: **Selva di Val Gardena (BZ)**

In Gemeinde: **Wolkenstein (BZ)**

Committente: **Ditta "Seggiovia Piz Seteur – Sole"**

Kunde: **Firma "Seggiovia Piz Seteur – Sole"**

# **STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (Riassunto non tecnico)**

# **UMWELTVERTRÄGLICHKEITSSTUDIE (Nicht technische Zusammenfassung)**

Giugno - Juni 2015

1547-D02-A

**SEGGIOVIA PIZ SETEUR - SOLE**  
IL COMMITTENTE  
*Mussner Vinzenz*  
Str. Dantercëpies 65  
39048 SELVA DI VAL GARDENA-WOLKENSTEIN  
C.F./St. Kod.: MSS VZN 38 H 22 1591 8  
P.IVA MwSt.-Nr. 09089810212

IL PROGETTISTA

## INDICE RIASSUNTO NON TECNICO

<b>1</b>	<b>DESCRIZIONE DEL PROGETTO</b>		
1.1	<i>IL PROPONENTE</i>	P.	2
1.2	<i>IL PROGETTO ED I SUOI OBIETTIVI</i>	P.	2
1.3	<i>MOTIVAZIONE DELLA RICHIESTA DI AUMENTO DI PORTATA</i>	P.	4
<b>2</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO</b>		
2.1	<i>LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE</i>	P.	6
2.2	<i>LA FASE DI ANALISI</i>	P.	6
2.3	<i>LA NORMATIVA TECNICA SPECIFICA DEL SETTORE IMPIANTI A FUNE</i>	P.	6
<b>3</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO</b>		
3.1	<i>SITUAZIONE ALLO STATO DI FATTO</i>	P.	7
3.2	<i>SITUAZIONE ALLO STATO DI PROGETTO</i>	P.	7
<b>4</b>	<b>QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE</b>		
4.1	<i>IL PROGETTO NELLA SUA GLOBALITÀ</i>	P.	8
4.2	<i>L' IMPIANTO</i>	P.	8
<b>5</b>	<b>LE ALTERNATIVE DI PROGETTO</b>		
5.1	<i>ALTERNATIVE AL PRESENTE PROGETTO</i>	P.	10
<b>6</b>	<b>ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE ED EFFETTI DELL'INIZIATIVA</b>		
6.1	<i>MISURE DI MITIGAZIONE</i>	P.	10
6.2	<i>MISURE DI COMPENSAZIONE</i>	P.	11

# 1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

## 1.1 IL PROPONENTE

### 1.1.1 GENERALITÀ

La ditta "Seggiovia Piz Seteur Sole di Mussner Vinzenz", con sede in Selva di Val Gardena in via Dantercëpies, 65 è concessionaria della seggiovia quadriposto ad agganciamento automatico "Piz Seteur - Sole" (CS 122m), nell'area sciistica tra il Plan de Gralba ed il Passo Sella, nell'alta Val Gardena.

Tale ditta esercente intende ora richiedere un aumento di portata dell'impianto, che è oggetto del presente studio di impatto ambientale (SIA)

La normativa C.E.E. in proposito richiede che venga redatto un Riassunto non tecnico, vale a dire un breve compendio dello studio S.I.A. che possa essere facilmente compreso da tutte le persone, anche non competenti in materia. Lo scopo è quello di fornire le finalità e le linee guida che hanno ispirato la valutazione di impatto ambientale. Quanti volessero approfondire l'analisi potranno prendere visione dello studio integrale.

Si premette che non si sono incontrate difficoltà nella raccolta dei dati necessari per l'elaborazione del presente Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.).

## 1.2 IL PROGETTO ED I SUOI OBIETTIVI

### 1.2.1 DESCRIZIONE SOMMARIA DEL PROGETTO

Il progetto di cui al presente studio prevede l'aumento di portata della seggiovia "Piz Seteur – Sole" costruita nel corso del 2007 dalle attuali 2199 persone/ora alle future 2400 persone/ora.

Tale richiesta viene inoltrata per il fatto che la società esercente l'impianto di risalita ritiene necessario aumentare la portata della seggiovia in modo da soddisfare gli attuali volumi di traffico di sciatori inseriti nel circuito sciistico del "Sella Ronda" orario.

### 1.2.2 L'AREA DI RIFERIMENTO

La stazione di valle ed il magazzino di rimessaggio delle seggiole con annesso garage per il mezzo battipista sono posizionati a una quota di circa 1923m s.l.m.

La stazione di monte è invece ubicata a una quota di circa 2018 m s.l.m. nei pressi dell' hotel - ristorante "Piz Seteur" in zona aperta al limite della vegetazione arborea.

L'andamento altimetrico del tracciato della seggiovia si presenta regolare. In linea sono presenti 6 sostegni.

L'impianto fa parte della zona sciistica "Monte Pana – Ciampinoi - Passo Sella" compresa all'interno dell'ambito di pianificazione 10 Val Gardena – Alpe di Siusi del piano di settore impianti di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano.



Foto 1: Estratto della foto area con indicato nel cerchio rosso la linea della seggiovia "Piz Seteur - Sole".

### 1.2.3 L'AREA DI INDAGINE

Circa l'area di indagine a cui fa riferimento il presente Studio, essa va distinta tra la parte di studio fisico ed ambientale e quella dello studio turistico, economico e socio - economico.

### 1.3 MOTIVAZIONE DELLA RICHIESTA DI AUMENTO DI PORTATA

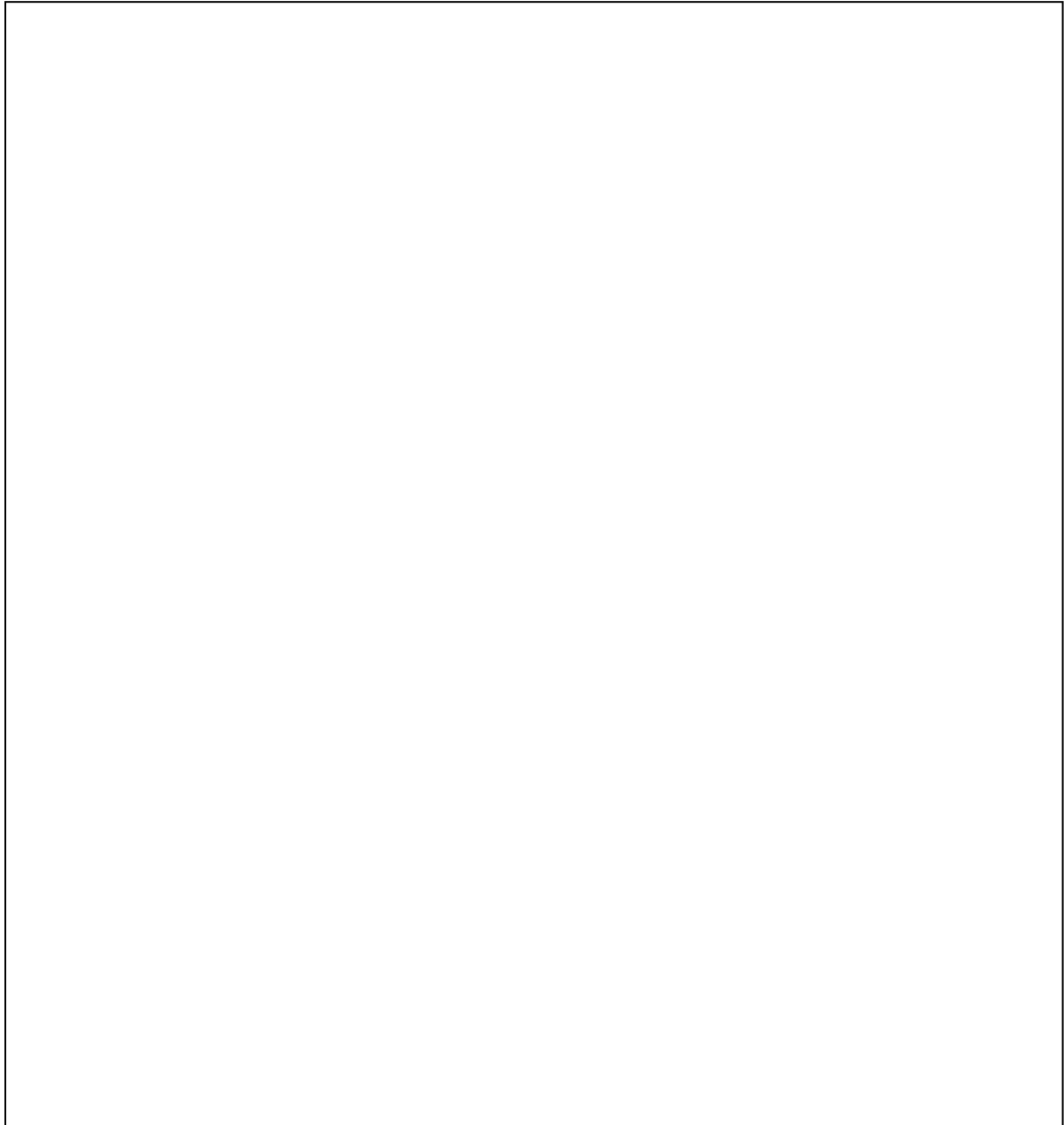
Il nuovo piano di settore impianto di risalita e piste da sci della Provincia Autonoma di Bolzano stabilisce che la scelta della portata massima degli impianti venga valutata caso per caso sulla base di considerazioni specifiche.

Le norme di attuazione del piano di settore riportano una tabella delle varie zone sciistiche e dell'indice di utilizzo degli impianti di risalita nel periodo 2001-2003. In particolare la riga 21 di questa tabella riporta i dati relativi alla zona sciistica denominata "M. Pana - Ciampinoi – P. Sella" (codice 10.04). Si può notare che dal 2001 al 2006 le persone trasportate in questa zona sono passate dalle 9.744.841 della stagione invernale 2001/2002 alle 12.346.618 della stagione invernale 2006/2007, con un aumento percentuale di circa il 26,70% mentre dalla stagione 2006/2007 alla stagione 2012/2013 sono aumentate soltanto di circa l' 1,15% passando alle 12.487.799 persone totali trasportate durante la stagione invernale 2012/2013.

n.	codice	zona sciistica	PT_01	CPT	IU	PT_06	CPT	IU	PT_12	CPT	IU	R 12	D 12/01
2	01.02	Belpiano	1.993.816	6.463.904	30,8%	2.862.259	8.719.585	32,8%	2.694.971	9.922.167	27,2%	8	-3,7%
3	01.03	Alpe della Muta	745.102	3.116.447	23,9%	680.175	3.521.665	19,3%	578.863	3.559.997	16,3%	25	-7,6%
4	01.04	Watles	1.726.000	3.069.600	56,2%	788.000	3.199.965	24,6%	1.465.635	3.208.492	45,7%	1	-10,5%
6	02.02	Solda	2.475.275	11.523.503	21,5%	2.387.755	11.127.919	21,5%	2.674.443	12.515.260	21,4%	17	-0,1%
8	04.01	Val Senales	2.529.067	10.878.002	23,2%	2.389.696	12.349.009	19,4%	1.901.882	14.173.708	13,4%	30	-9,8%
10	05.02	Schwemmalm	989.774	4.630.440	21,4%	1.176.888	4.932.720	23,9%	1.195.983	8.240.500	14,5%	28	-6,9%
11	06.01	Merano 2000	668.217	6.260.382	10,7%	1.191.831	7.593.121	15,7%	1.573.298	8.622.400	18,2%	22	7,6%
12	06.02	Plan Passiria	480.164	2.293.302	20,9%	621.012	3.286.584	18,9%	708.050	3.996.700	17,7%	23	-3,2%
13	07.01	S.Martino Sarentino	378.998	3.133.560	12,1%	845.530	4.572.120	18,5%	1.067.180	4.988.880	21,4%	17	9,3%
15	09.01	Carezza	1.293.715	6.376.154	20,3%	1.294.765	7.467.332	17,3%	1.961.055	12.095.530	16,2%	26	-4,1%
16	09.02	Obereggen	5.812.189	16.506.444	35,2%	6.570.165	19.498.424	33,7%	5.341.436	20.526.784	26,0%	10	-9,2%
17	09.03	Passo Oclini	559.458	1.779.397	31,4%	647.570	2.861.719	22,6%	540.904	3.161.526	17,1%	24	-14,3%
19	10.02	Alpe di Siusi	4.171.513	20.640.304	20,2%	8.760.530	34.858.272	25,1%	9.834.488	37.629.552	26,1%	9	5,9%
20	10.02	Seefeld	2.154.907	7.448.178	28,9%	2.823.138	11.139.138	25,3%	2.496.237	11.689.092	29,9%	6	-1,0%
21	10.04	M. Pana-Ciampinoi-P. Sella	9.744.841	30.407.425	32,0%	12.346.618	39.164.566	31,5%	12.487.799	39.796.116	31,4%	3	-0,7%
22	10.05	Danterceppe-Passo Gardena	9.523.932	27.533.049	35,3%	10.595.228	31.591.066	33,5%	10.977.896	35.159.925	31,2%	4	-2,0%
23	11.01	Plose	2.063.644	11.299.778	18,3%	2.091.675	11.196.738	18,7%	2.483.084	12.775.112	19,4%	20	1,2%
24	11.02	Monte Cuzzo	1.076.846	5.945.688	18,1%	1.383.135	7.795.340	17,7%	1.850.283	9.962.985	18,6%	21	0,5%
25	11.03	Valles	1.254.540	4.795.100	26,2%	1.599.882	5.761.595	27,8%	2.007.688	7.757.135	25,9%	11	-0,3%
27	12.02	Monte Cavallo	417.474	4.611.791	9,1%	626.789	4.994.136	12,6%	824.139	5.883.648	14,0%	29	5,0%
28	12.03	Racines	3.211.099	11.988.450	26,8%	3.431.461	13.616.997	25,2%	3.247.865	14.196.041	22,9%	15	-3,9%
29	13.01	Monte Spicco	3.993.230	11.625.540	34,3%	3.322.113	10.338.900	32,1%	2.688.311	10.497.640	25,6%	13	-8,7%
30	13.02	Cadipietra	2.646.718	9.178.200	28,8%	3.172.890	12.088.100	26,2%	3.207.245	12.366.700	25,9%	11	-2,9%
32	14.01	Plan de Coronas	14.823.000	47.299.965	31,3%	15.802.696	49.577.790	31,9%	15.750.072	55.874.080	28,2%	7	-3,1%
33	14.02	S. Vigilio di Marebbe	906.764	5.274.937	17,2%	1.360.921	10.646.300	12,8%	1.866.491	12.514.500	14,9%	27	-2,3%
35	15.01	Corvara-Badia	10.779.807	31.101.037	34,7%	13.516.416	37.594.916	36,0%	14.190.086	46.011.199	30,8%	5	-3,8%
36	15.02	Gardenaccia	1.033.231	3.208.194	32,2%	1.254.899	4.777.324	26,3%	1.487.601	4.694.165	31,7%	2	-0,5%
37	15.03	Pedraces	808.701	3.357.504	24,1%	861.598	4.010.040	21,5%	973.361	4.301.664	22,6%	16	-1,5%
38	16.01	Sesto-M. Elmo-Pr. di Cr. Rossa	3.373.939	11.526.525	29,3%	3.673.350	12.205.302	30,1%	3.309.707	15.776.063	21,0%	19	-8,3%
39	16.02	Baranci	1.231.114	4.224.783	29,1%	1.226.045	3.778.490	32,4%	1.225.583	5.120.905	23,9%	14	-5,2%
41	16.04	Rienza	298.050	1.780.725	16,7%	276.719	1.792.275	15,4%	199.566	1.657.545	12,0%	31	-4,7%
totale (somma elenco)			92.962.125	329.278.308	28,2%	109.580.749	396.058.038	27,7%	113.811.292	448.676.011	25,4%		
PT	persone trasportate (solo verso monte)			IU	indice di utilizzo								
01	stagione invernale 2001/2002			R 12	range (classificazione per indice di utilizzo, stagione invernale 2012/2013)								
CPT	capacità di trasporto teorica max.			D 12/01	differenza tra stagioni invernali 2012/2013 e 2001/2002								
06	stagione invernale 2006/2007			12	stagione invernale 2012/2013								

**Tabella 1: Zone sciistiche e indice di utilizzo degli impianti di risalita nel periodo 2001-2013 (pagina 94 delle Norme di Attuazione del nuovo Piano di Settore della Provincia Autonoma di Bolzano).**

Il dato sopra riportato riguarda, come già detto, la macro area "M. Pana - Ciampinoi – P. Sella". I dati dei passaggi effettivi della sola seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico dei veicoli "Piz Seteur Sole" riferiti alle ultime 5 stagioni invernali, vengono invece riassunti nella tabella seguente.



Per questi motivi la società esercente ritiene necessario richiedere l'aumento di portata per il proprio impianto dalle attuali 2199 persone ora trasportate alle future 2400 in modo quindi da soddisfare gli attuali volumi di traffico di sciatori inseriti nel frequentatissimo circuito sciistico del "Sella Ronda" orario.

## **2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO**

### **2.1 LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

La Comunità Europea, con la direttiva n. 85/337/CEE, ha introdotto la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati che poi è entrata a far parte del sistema legislativo italiano attraverso una serie di atti normativi. La Provincia di Bolzano ha recepito tale direttiva con proprio strumento di legge.

### **2.2 LA FASE DI ANALISI**

Oltre alla normativa che regola la valutazione di impatto ambientale per la fase di analisi si è fatto riferimento agli strumenti di pianificazione in vigore alla data odierna.

*2.2.1 PIANO URBANISTICO DEL COMUNE DI SELVA DI VAL GARDENA*

*2.2.2 PIANO PAESAGGISTICO DEL COMUNE DI SELVA DI VAL GARDENA*

*2.2.3 PIANO DI SETTORE IMPIANTI DI RISALITA E PISTE DA SCI*

*2.2.4 CARTOGRAFIE SUI DATI TERRITORIALI ED AMBIENTALI MESSE A DISPOSIZIONE SU INTERNET (GEOBROWSER) DALLA PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO*

### **2.3 LA NORMATIVA TECNICA SPECIFICA DEL SETTORE IMPIANTI A FUNE**

*2.3.1 LA NORMATIVA PROVINCIALE IN MATERIA DI IMPIANTI A FUNE E PISTE DA SCI*

La L.P. 30 gennaio 2006, n.1.

*2.3.2 LA NORMATIVA TECNICA ITALIANA RIGUARDANTE GLI IMPIANTI A FUNE PER TRASPORTO PUBBLICO DI PERSONE*

Decreto n. R.D. 337-08.09 del 16 novembre 2012, "Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone. Armonizzazione delle norme e delle procedure con il D. Lgs. 12 giugno 2003, n. 210 di attuazione della direttiva europea 2000/9/CE".

### **3 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO**

Il quadro di riferimento programmatico fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l'opera progettata e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale. In particolare deve comprendere i seguenti aspetti.

- 1) La descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore e territoriali, nei quali è inquadrabile il progetto stesso.
- 2) La descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata.
- 3) Una spiegazione circa l'attualità del progetto, con l'indicazione dei tempi di attuazione dell'intervento e delle eventuali infrastrutture a servizio e complementari.
- 4) Le eventuali disarmonie di previsioni contenute nei distinti strumenti programmatori.

Lo studio di impatto ambientale è stato eseguito in stretta ottemperanza a quanto richiesto sia della normativa CEE che da quella nazionale e provinciale.

#### **3.1 SITUAZIONE ALLO STATO DI FATTO**

Nel corso del 2007 è stata costruita la nuova seggiovia ad ammorsamento automatico a 4 posti denominata "Piz Seteur – Sole", oggi in servizio, che sostituiva l' esistente omonima seggiovia triposto ad ammorsamento fisso dei veicoli.

#### **3.2 SITUAZIONE ALLO STATO DI PROGETTO**

La Ditta esercente ritiene di poter migliorare ulteriormente il servizio offerto alla propria clientela, già di gran lunga riqualificato in seguito della sostituzione della seggiovia, unicamente andando ad eseguire le nuove tarature di velocità finalizzate all'aumento della portata oraria, con lo scopo di evitare le attese nei momenti di punta, in modo da mantenere elevato anche per il futuro il gradimento della clientela, soddisfacendo al meglio le aspettative degli ospiti che frequentano il comprensorio.



## 4 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

### 4.1 IL PROGETTO NELLA SUA GLOBALITA'

Il progetto, di cui al presente studio, prevede l'aumento di portata della seggiovia quadriposto ad ammorsamento automatico dei veicoli "Piz Seteur – Sole" dalle 2200 persone/ora attuali alle 2400 persone/ora di progetto ottenibile mediante semplice aumento della velocità dell'impianto che passa dai 4,75 m/s attuali ai 5m/s di progetto.

### 4.2 L'IMPIANTO

#### 4.2.1 CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DELL'IMPIANTO ESISTENTE

• ubicazione della st. motrice tenditrice (quota piano imbarco/sbarco)	a valle	(1923,00 m s.l.m.)
• ubicazione della st. rinvio fissa (quota piano imbarco/sbarco)	a monte	(2017,90 m s.l.m.)
• senso di marcia		antiorario
• lunghezza orizzontale tra gli ingressi stazione	m	534,80
• dislivello fra le stazioni terminali	m	94,90
• lunghezza sviluppata tra ingressi in stazione	m	543,84
• pendenza massima	%	32,00
• capacità di ciascun veicolo	pers.	4
• <b>intervallo tra i veicoli</b>	<b>s</b>	<b>6,55</b>
• <b>portata massima</b>	<b>p/h</b>	<b>2200</b>
• equidistanza minima dei veicoli	m	31,09
• <b>tempo di viaggio tra ingressi stazione</b>	<b>min+s</b>	<b>1'55"</b>
• numero totale di veicoli	n.	42
• diametro della fune portante-traente	mm	38
• <b>velocità massima di esercizio</b>	<b>m/s</b>	<b>4,75</b>
• numero dei sostegni di appoggio	n.	4
• numero dei sostegni di ritenuta	n.	1
• numero dei sostegni a doppio effetto	n.	1
• diametro puleggia motrice	m	4,2
• diametro puleggia rinvio	m	4,2

- tiro del dispositivo di tensione idraulico (nominale) daN 32000
- intervvia in linea m 5,3

4.2.2 CARATTERISTICHE TECNICHE GENERALI DELL'IMPIANTO DI PROGETTO

- ubicazione della st. motrice tenditrice  
(quota piano imbarco/sbarco) a valle (1923,00 m s.l.m.)
- ubicazione della st. rinvio fissa  
(quota piano imbarco/sbarco) a monte (2017,90 m s.l.m.)
- senso di marcia antiorario
- lunghezza orizzontale tra gli ingressi stazione m 534,80
- dislivello fra le stazioni terminali m 94,90
- lunghezza sviluppata tra ingressi in stazione m 543,84
- pendenza massima % 32,00
- capacità di ciascun veicolo pers. 4
- **intervallo tra i veicoli s 6,22**
- **portata massima p/h 2400**
- equidistanza minima dei veicoli m 31,09
- **tempo di viaggio tra ingressi stazione min+s 1'49"**
- numero totale di veicoli n. 42
- diametro della fune portante-traente mm 38
- **velocità massima di esercizio m/s 5,00**
- numero dei sostegni di appoggio n. 4
- numero dei sostegni di ritenuta n. 1
- numero dei sostegni a doppio effetto n. 1
- diametro puleggia motrice m 4,2
- diametro puleggia rinvio m 4,2
- tiro del dispositivo di tensione idraulico (nominale) daN 32000
- intervvia in linea m 5,3

4.2.3 CARATTERISTICHE GENERALI DELL'IMPIANTO

L'impianto è costituito da una classica seggiovia automatica monofune, nella quale i veicoli a 4 posti vengono agganciati automaticamente alla fune portante - traente, chiusa ad anello mediante impalmatura e dotata di moto continuo unidirezionale. L'anello di fune è movimentato da un organo motore

e messo in tensione da un cilindro idraulico, posti entrambi nella stazione di valle.

L'impianto comprende le seguenti stazioni:

- una stazione motrice - tenditrice a valle con copertura integrale di tipo "alto", collegata mediante un canale al magazzino veicoli interrato;
- una stazione di rinvio a monte, con copertura di tipo "basso", limitata alle travi di lancio.

## **5 LE ALTERNATIVE DI PROGETTO**

### **5.1 ALTERNATIVE AL PRESENTE PROGETTO**

L'aumento della portata oraria della seggiovia quadriposto ad ammortamento automatico dei veicoli "Piz Seteur – Sole" non necessita di alcun cambiamento fisico rispetto allo stato attuale delle opere esistenti, ma consta solamente nell'aumento della velocità dell'impianto stesso in modo tale da raggiungere la nuova portata oraria di trasporto.

In definitiva non si riconosce una vera e propria alternativa progettuale, a parte l'ipotesi zero che consiste nel lasciare tutto come è allo stato di fatto. Tale ipotesi potrebbe contribuire ad una disaffezione della clientela rispetto all'ambito turistico in cui l'impianto è inserito soprattutto nel medio – lungo termine.

## **6 ANALISI DELL'IMPATTO AMBIENTALE ED EFFETTI DELL'INIZIATIVA**

### **6.1 MISURE DI MITIGAZIONE**

Nel caso in esame l'aumento di portata dell'impianto è ottenuta tramite l'aumento della velocità dello stesso, quindi senza alcuna esecuzione di opere né presso le stazioni né lungo la linea dell'impianto.

Per questo motivo, non essendoci impatti negativi, non si prevede nemmeno alcuna misura di mitigazione, né in fase di esecuzione dei lavori né in fase di esercizio dell'impianto d risalita.

Circa i rumori emessi a seguito della maggiore velocità dell'impianto, si ha motivo di ritenere che essa non varierà significativamente. Tuttavia l'obbligo di controllare periodicamente il livello di esposizione al rumore degli addetti all'impianto, consentirà indirettamente un monitoraggio di tale aspetto.

## **6.2 MISURE DI COMPENSAZIONE**

L'impatto ambientale per l'aumento di portata della seggiovia "Piz Seteur Sole", in base a quanto già visto, risulta di fatto nullo.

Tuttavia la società esercente, in conformità alla prassi adottata in Provincia di Bolzano, propone di partecipare economicamente al progetto di sistemazione della strada forestale che da Plan de Gralba sale verso il Passo Sella, già elaborato dall'ufficio forestale competente, con un contributo alla realizzazione di tale opera nella misura che verrà stabilita dai competenti organi della Provincia.

## INDEX NICHT TECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG

<b>7</b>	<b>BESCHREIBUNG DES PROJEKTES</b>		
7.1	<i>DER ANTRAGSTELLER</i>	S.	13
7.2	<i>DAS PROJEKT UND SEINE ZIELE</i>	S.	13
7.3	<i>BEGRÜNDUNG DER ANFRAGE AUF DIE ZUNAHME DER TRAGFÄHIGKEIT</i>	S.	14
<b>8</b>	<b>NORMATIVER BEZUGSRAHMEN</b>		
8.1	<i>DIE BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN</i>	S.	17
8.2	<i>ANALYSEPHASE</i>	S.	17
8.3	<i>DIE TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN ÜBER DIE SEIBAHNEN</i>	S.	17
<b>9</b>	<b>PROGRAMMATISCHER BEZUGSRAHMEN</b>		
9.1	<i>ZUSTANDSSITUATION</i>	S.	18
9.2	<i>PLANSZUSTAND</i>	S.	18
<b>10</b>	<b>PROJEKTMÄSSIGER BEZUGSRAHMEN</b>		
10.1	<i>DAS GESAMTPROJEKT</i>	S.	19
10.2	<i>DIE ANLAGE</i>	S.	19
<b>11</b>	<b>DIE PROJEKTSALTERNATIVEN</b>		
11.1	<i>DIE ALTERNATIVEN DES GEGEBENEN PROJEKTES</i>	S.	21
<b>12</b>	<b>ANALYSE DER UMWELTAUSWIRKUNGEN UND EFFEKTE DER INITIATIVE</b>		
12.1	<i>MILDERUNGSMABNAHMEN</i>	S.	21
12.2	<i>AUSGLEICHUNGSMABNAHMEN</i>	S.	22

## **7 BESCHREIBUNG DES PROJEKTES**

### **7.1 DER ANTRAGSTELLER.**

#### *7.1.1 DAS ALLGEMEINE*

Die Firma " Piz Seteur Sole Sesselbahn von Mussner Vinzenz ", mit Sitz in Wolkenstein in Gröden, Dantecëpies 65 hat eine Konzession für die kuppelbare 4er Sesselbahn "Piz Seteur-Sole" ( CS 122m ) im Skigebiet zwischen Plan de Gralba und Sellapass im Ober-Grödental.

Diese Konzessionsfirma möchte jetzt eine Zunahme der Belastung der Anlage anfordern, die das Mittelpunkt dieser Studie über die Umweltwirkungen ( SIA ) ist.

Dazu sagen die EWG-Bestimmungen, daß man eine nicht technische Zusammenfassung schreibt, das heißt eine kurze Fassung der Studie S.I.A., daß auch Leute, die nicht dafür zuständig sind, verstehen können. Das Ziel ist, die Grundlinien und die Zwecke, die diese Bewertung inspiriert haben, zu geben. Wer will die Analyse vertiefen, kann die vollständige Studie lesen.

Wir haben keine Schwierigkeiten gehabt, um die Sammlung der Daten und diese Studie zu erarbeiten.

### **7.2 DAS PROJEKT UND SEINE ZIELE**

#### *7.2.1 KURZE BESCHREIBUNG DES PROJEKTES*

Das Projekt dieser Studie sieht eine Zunahme der Belastung der im Jahr 2007 gebauten Sesselbahn " Piz Seteur – Sole " von den heutigen 2199 Personen/Stunde zu den zukünftigen , Skilift und Skipisten 2400 Personen/Stunde vor.

Diese Anfrage kommt daher, daß immer mehr Skifahrer das Skigebiet " Sella Ronda" besuchen und deshalb möchte die Konzessionsfirma die Belastung der Sesselbahn steigern.

#### *7.2.2 DAS BEZUGSGEBIET*

Die Talstation und der Instandhaltungslager der Sitze, mit dem anliegenden Garage für die Pistenfahrzeuge, liegen 1923m Höhe zirka.

Die Bergstation liegt dagegen in der Nähe vom Hotel-Restaurant "Piz Seteur" in einer offenen Zone am rand des Baumwuchs 2018m Höhe.

Der Höhenverlauf des Sesselbahnplanes ist regelmäßig. Die Strecke hat sechs Stützen.

Die Anlage gehört zum Skigebiet "Monte Pana-Ciampinoi-Sellapaß" innerhalb des Planungsbereiches 10 Grödental-Alpe di Siusi, Skilift und Skipisten der Autonomen Provinz Bozen.



Foto 1: Detail des Gebietes. Der rote Kreis ist die Linie der Sesselbahn "Piz Seteur".

### 7.2.3 UNTERSUCHUNGSGEBIET

In Bezug auf das Untersuchungsgebiet dieser Studie unterscheidet man zwischen einer Land-und Umweltstudie und einer touristische sozioökonomische Studie.

## **7.3 BEGRÜNDUNG DER ANFRAGE AUF DIE ZUNAHME DER TRAGFÄHIGKEIT**

Der neue Fachplan "Aufstiegsanlagen und Skipisten" der Autonomen Provinz Bozen bestimmt, daß die Höchstbelastung der Anlagen aufgrund von spezifischen Betrachtungen, von Fall zu Fall, abgeschätzt wird.

Die Ausführungsbestimmungen des Sektorplans geben eine Tabelle der verschiedenen Skigebiete und die Benutzungszahl in der Zeit 2001-2003 wieder.

Linie 21 dieser Tabelle zeigt die Daten in Bezug auf das Skigebiet "Monte pana-Ciampinoi- Sellapaß ( codice 10.04 ). Hier kann man bemerken, daß die Fahrgäste sich von 2001 bis 2006 in diesem Gebiet um 26,70% erhöht haben (Wintersaison 2001-2002 9.744.841; 12.346.618 Wintersaison 2006-2007). Von der Saison 2006-2007 bis zur Saison 2012-2013 ist die Erhöhung nur 1,15% zirka ( Winter 2006-2007 Fahrgäste : 12.346.618 ; Winter 2012-2013 Fahrgäste : 12.487.799 ).

n.	codice	zona sciistica	PT_01	CPT	IU	PT_06	CPT	IU	PT_12	CPT	IU	R 12	D 12/01
2	01.02	Belpiano	1.993.816	6.463.904	30,8%	2.862.259	8.719.585	32,8%	2.694.971	9.922.167	27,2%	8	-3,7%
3	01.03	Alpe della Muta	745.102	3.116.447	23,9%	680.175	3.521.665	19,3%	578.863	3.559.997	16,3%	25	-7,6%
4	01.04	Watles	1.726.000	3.069.600	56,2%	788.000	3.199.965	24,6%	1.465.635	3.208.492	45,7%	1	-10,5%
6	02.02	Solda	2.475.275	11.523.503	21,5%	2.387.755	11.127.919	21,5%	2.674.443	12.515.260	21,4%	17	-0,1%
8	04.01	Val Senales	2.529.067	10.878.002	23,2%	2.389.696	12.349.009	19,4%	1.901.882	14.173.708	13,4%	30	-9,8%
10	05.02	Schwemmalm	989.774	4.630.440	21,4%	1.176.888	4.932.720	23,9%	1.195.983	8.240.500	14,5%	28	-6,9%
11	06.01	Merano 2000	668.217	6.260.382	10,7%	1.191.831	7.593.121	15,7%	1.573.298	8.622.400	18,2%	22	7,6%
12	06.02	Plan Passiria	480.164	2.293.302	20,9%	621.012	3.286.584	18,9%	708.050	3.996.700	17,7%	23	-3,2%
13	07.01	S.Martino Sarentino	378.998	3.133.560	12,1%	845.530	4.572.120	18,5%	1.067.180	4.988.880	21,4%	17	9,3%
15	09.01	Carezza	1.293.715	6.376.154	20,3%	1.294.765	7.467.332	17,3%	1.961.055	12.095.530	16,2%	26	-4,1%
16	09.02	Obereggen	5.812.189	16.506.444	35,2%	6.570.165	19.498.424	33,7%	5.341.436	20.526.784	26,0%	10	-9,2%
17	09.03	Passo Oclini	559.458	1.779.397	31,4%	647.570	2.861.719	22,6%	540.904	3.161.526	17,1%	24	-14,3%
19	10.02	Alpe di Siusi	4.171.513	20.640.304	20,2%	8.760.530	34.858.272	25,1%	9.834.488	37.629.552	26,1%	9	5,9%
20	10.03	Seceda	2.151.907	7.448.178	28,9%	2.822.138	11.139.128	25,3%	3.496.327	11.689.092	29,9%	6	1,0%
21	10.04	M. Pana-Ciampinoi-P. Sella	9.744.841	30.407.425	32,0%	12.346.618	39.164.566	31,5%	12.487.799	39.796.116	31,4%	3	-0,7%
22	10.05	Dantercepies-Passo Gardena	9.323.932	27.533.049	33,9%	10.595.228	31.591.666	33,5%	10.977.896	35.159.925	31,2%	4	-2,6%
23	11.01	Piöse	2.063.644	11.299.778	18,3%	2.091.675	11.196.738	18,7%	2.483.084	12.775.112	19,4%	20	1,2%
24	11.02	Monte Cuzzo	1.076.846	5.945.688	18,1%	1.383.135	7.795.340	17,7%	1.850.283	9.962.985	18,6%	21	0,5%
25	11.03	Valles	1.254.540	4.795.100	26,2%	1.599.882	5.761.595	27,8%	2.007.688	7.757.135	25,9%	11	-0,3%
27	12.02	Monte Cavallo	417.474	4.611.791	9,1%	626.789	4.994.136	12,6%	824.139	5.883.648	14,0%	29	5,0%
28	12.03	Racines	3.211.099	11.988.450	26,8%	3.431.461	13.616.997	25,2%	3.247.865	14.196.041	22,9%	15	-3,9%
29	13.01	Monte Spicco	3.993.230	11.625.540	34,3%	3.322.113	10.338.900	32,1%	2.688.311	10.497.640	25,6%	13	-8,7%
30	13.02	Cadi Pietra	2.646.718	9.178.200	28,8%	3.172.890	12.088.100	26,2%	3.207.245	12.366.700	25,9%	11	-2,9%
32	14.01	Plan de Coronas	14.823.000	47.299.965	31,3%	15.802.696	49.577.790	31,9%	15.750.072	55.874.080	28,2%	7	-3,1%
33	14.02	S. Vigilio di Marebbe	906.764	5.274.937	17,2%	1.360.921	10.646.300	12,8%	1.866.491	12.514.500	14,9%	27	-2,3%
35	15.01	Corvara-Badia	10.779.807	31.101.037	34,7%	13.516.416	37.594.916	36,0%	14.190.086	46.011.199	30,8%	5	-3,8%
36	15.02	Gardenaccia	1.033.231	3.208.194	32,2%	1.254.899	4.777.324	26,3%	1.487.601	4.694.165	31,7%	2	-0,5%
37	15.03	Pedraces	808.701	3.357.504	24,1%	861.598	4.010.040	21,5%	973.361	4.301.664	22,6%	16	-1,5%
38	16.01	Sesto-M. Elmo-Pr. di Cr. Rossa	3.373.939	11.526.525	29,3%	3.673.350	12.205.302	30,1%	3.309.707	15.776.063	21,0%	19	-8,3%
39	16.02	Baranci	1.231.114	4.224.783	29,1%	1.226.045	3.778.490	32,4%	1.225.583	5.120.905	23,9%	14	-5,2%
41	16.04	Rienza	298.050	1.780.725	16,7%	276.719	1.792.275	15,4%	199.566	1.657.545	12,0%	31	-4,7%
totale (somma elenco)			92.962.125	329.278.308	28,2%	109.580.749	396.058.038	27,7%	113.811.292	448.676.011	25,4%		
PT	persone trasportate (solo verso monte)				IU	indice di utilizzo							
01	stagione invernale 2001/2002				R 12	rango (classificazione per indice di utilizzo, stagione invernale 2012/2013)							
CPT	capacità di trasporto teorica max.				D 12/01	differenza tra stagioni invernali 2012/2013 e 2001/2002							
06	stagione invernale 2006/2007				12	stagione invernale 2012/2013							

Tabelle 1: Skigebiete und Anwendungsquote der Skilifte in der Zeit 2012-2013 (Seite 94 der Ausführungsbestimmungen des Sektorplans von der Autonomen Provinz Bozen).



Das obengenannte Datum bezieht sich, wie schon gesagt, auf das ganze Gebiet "Monte Pana-Ciampinoi-Sellapaß" . Die Daten der effektiven Fährte der kuppelbaren Sesselbahn "Piz Seteur Sole" der letzten 5 Wintersaisons sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.



Deshalb fordert die Konzessionsfirma die Zunahme der Tragfähigkeit an, von den heutigen 2199 Personen zu den zukünftigen 2199 Fahrgäste,so daß man den heutigen Skiverkehr im stündlichen Skiring "Sella Ronda" befriedigen kann.

## **8 NORMATIVER BEZUGSRAHMEN**

### **8.1 DIE BEWERTUNG DER UMWELTAUSWIRKUNGEN**

Die EG, mit der Richtlinie n.85/337/EWG, hat die Bewertung der Umweltauswirkungen von bestimmten öffentlichen und privaten Projekten eingeführt. Später wurde diese Richtlinie durch einige Normativbestimmungen auch in das italienische Rechtssystem eingeführt. Die Provinz Bozen hat diese Richtlinie als eigenes Rechtsmittel aufgenommen.

### **8.2 ANALYSEPHASE**

Ausser den Bestimmungen, die die Bewertung der Umweltauswirkungen regulieren, hat man sich auf die heutigen Planungsmittel bezogen.

8.2.1 STADTPLANUNG DER GEMEINDE WOLKENSTEIN IN GRÖDEN

8.2.2 LANDSCHAFTLICHE PLANUNG DER GEMEINDE WOLKENSTEIN IN GRÖDEN

8.2.3 FACHPLAN AUFSTIEGSANLAGEN UND SKIPISTEN

8.2.4 KARTOGRAPHIEN VON DEN LAND-UND UMWELTDATEN, DIE DIE PROVINZ BOZEN IN INTERNET (GEOBROWSER) ZUR VERFÜGUNG GESTELLT HAT.

### **8.3 DIE TECHNISCHEN VORSCHRIFTEN ÜBER DIE SEILBAHNEN**

8.3.1 PROVINZBESTIMMUNGEN UND LANDESGESETZE ZUM THEMA SEILBAHNEN UND SKIPISTEN

L.P. 30.Januar 2006, n.1

8.3.2 ITALIENISCHE TECHNISCHE BESTIMMUNGEN, DIE DIE SEILBAHNEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN TRANSPORT VON PERSONEN BETREFFEN

Dekret n. R.D. 337-08.09 16. November 2012 "Anordnungen und Vorschriften für die Infrastrukturen-Seilbahnen als Transportmittel von Personen. Harmonisierung der Bestimmungen und der Verfahren mit D.Lgs.12. Juni 2003, n.210 Ausführung der europäischen Bestimmung 2000/9/EG".

## **9 PROGRAMMATISCHER BEZUGSRAHMEN**

Der programmatische Bezugsrahmen bringt die erkennbaren Elemente der Verbundungen zwischen dem Projekt und den Planungsakten (Sektor- und Landesakten) bei. Er muß insbesondere die folgenden Aspekte enthalten.

- 1) Beschreibung des Projekts in Bezug auf die Ausführungsbestimmungen der Planung, des Landes und des Sektors, in den das Projekt eingeordnet ist.
- 2) Beschreibung des Zusammenhangs des Projekts mit den Zielen, die von den Planungsmitteln ausgedrückt sind und beim Anstreichen das obengenannte Gebiet.
- 3) Eine Erklärung über die Aktualität des Projekts, mit Angabe der Ausführungszeiten und der eventuellen Infrastrukturen, die komplementär sind.
- 4) Die eventuellen Uneinigkeiten der Voraussagen, die in den verschiedenen Planmitteln sind.

Die Studie der Umweltauswirkungen wurde unter enge Befolgung der Anfrage, sowohl der EWGBestimmungen, als auch der Staat- und Provinzbestimmungen ausgeführt.

### **9.1 ZUSTANDSSITUATION**

Im Jahr 2007 wurde die neue automatische kuppelbare 4er Sesselbahn "Piz Seteur Sole" gebaut. Diese Sesselbahn hat die alte 3er und nicht automatische kuppelbare Sesselbahn ersetzt und ist heutzutage noch im Dienst.

### **9.2 PLANSZUSTAND**

Die Konzessionsfirma glaubt, den Kundenservice zu verbessern (die 4er Sesselbahn war der erste Schritt), indem sie neue Schwindigkeiten-Einstellungen ausführt, um die Wartezeit zu vermeiden und die Kunden, die das Gebiet besuchen, zufrieden zu stellen.

## 10 PROJEKTMÄSSIGER BEZUGSRAHMEN

### 10.1 DAS GESAMTPROJEKT

Das Projekt, dessen Studie hier liegt, sieht die Steigerung der Tragfähigkeit von der kuppelbaren 4er Sesselbahn " Piz Seteur Sole" von den heutigen 2200 Personen / Stunde zu den 2400 Personen/Stunde vor. Dieses Projekt kann durch die Steigerung der Geschwindigkeit der Anlage von 4,75 m/s bis zu 5m/s verwirklicht werden.

### 10.2 DIE ANLAGE

#### 10.2.1 TECHNISCHE GESAMTEIGENSCHAFTEN DER VORHANDENEN ANLAGE

- Talstation (Antrieb/Spannstation) (1923,00 m s.l.m.)
- Bergstation (Umlenkstation) (2017,90 m s.l.m.)
- Drehrichtung: gegen Uhrzeigersinn
- Waagerechte Länge unter den Stationeneintritten m 534,80
- Höhenunterschied unter den Endstationen m 94,90
- Geneigte Länge unter den Stationeneintritten m 543,84
- Größte Seilneigung % 32,00
- Fahrgäste pro Fahrzeug pers. 4
- Fahrzeugintervall s 6,55
- Höchste Förderleistung p/h 2200
- Niedriger Fahrzeugabstand m 31,09
- Fahrtdauer unter Stationeneintritten min+s 1'55"
- Gesamtzahl Fahrzeuge n. 42
- Seildurchmesser mm 38
- Nennfahrgeschwindigkeit m/s 4,75
- Anzahl Tragstützen n. 4
- Anzahl Niederhaltstützen n. 1
- Anzahl Wechsellaststützen n. 1
- Antriebsscheibendurchmesser m 4,2
- Umlenkscheibendurchmesser m 4,2
- Abspannkraft daN 32000
- Spurweite m 5,3

10.2.2 ALLGEMEINE TECHNISCHE EIGENSCHAFTEN DER PROJEKTSANLAGE

• Talstation (Antrieb/Spannstation)	(1923,00 m s.l.m.)	
• Bergstation (Umlenkstation)	(2017,90 m s.l.m.)	
• Drehrichtung:	gegen Uhrzeigersinn	
• Waagerechte Länge unter den Stationeneintritten	m	534,80
• Höhenunterschied unter den Endstationen	m	94,90
• Geneigte Länge unter den Stationeneintritten	m	543,84
• Größte Seilneigung	%	32,00
• Fahrgäste pro Fahrzeug	pers.	4
• Fahrzeugintervall	s	<b>6,22</b>
• Höchste Förderleistung	<b>p/h</b>	<b>2400</b>
• Niedriger Fahrzeugabstand	m	31,09
• Fahrtdauer unter Stationeneintritten	<b>min+s</b>	<b>1'49"</b>
• Gesamtzahl Fahrzeuge	n.	42
• Seildurchmesser	mm	38
• Nennfahrgeschwindigkeit	<b>m/s</b>	<b>5,00</b>
• Anzahl Tragstützen	n.	4
• Anzahl Niederhaltestützen	n.	1
• Anzahl Wechsellaststützen	n.	1
• Antriebsscheibendurchmesser	m	4,2
• Umlenkscheibendurchmesser	m	4,2
• Abspannkraft	daN	32000
• Spurweite	m	5,3

10.2.3 GESAMTEIGENSCHAFTEN DER ANLAGE

Die Anlage besteht aus seiner Einseilsesselbahn, wo die 4er-Sesselfahrzeuge automatisch zu dem Trag- und Zugseil angekuppelt werden. Das Seil ist ringförmig durch einer Spleißen geschlossen und hat eine anhaltende einseitige Bewegung.

Der Seilring wird von einer Hauptantrieb bewegt und unter Druck von einem Hydraulikzylinder gespannt. Beide liegen in der Talstation.

Die Anlage enthält die folgenden Stationen:

- Eine Antriebsstation mit integraler "hoch" artiger Bedeckung, die durch einen Kanal mit dem Fahrzeuglager verbunden ist ;
- Eine Umlenkstation mit "niedrig" artiger Bedeckung, die nur die Beschleunigungs - und Verzögerungsrampen deckt .

## **11 DIE PROJEKTSALTERNATIVEN**

### **11.1 DIE ALTERNATIVEN DES GEGEBENEN PROJEKTES**

Die Steigerung der stündlichen Tragfähigkeit der kuppelbaren 4er Sesselbahn "Piz Seteur Sole" braucht keine große Veränderung in Bezug auf den heutigen Zustand der vorhandenen Anlage. Es handelt sich bloß um die Steigerung der Geschwindigkeit der Anlage, um die neue stündlichen Tragfähigkeit zu erreichen.

Am Ende gibt es keine richtige Projektsalternative, ausser der Nullhypothese, das heißt lassen die Anlage, sowie sie heute ist. Diese Hypothese könnte in der Zeit die Gäste dieses Gebietes nicht befriedigen.

## **12 ANALYSE DER UMWELTAUSWIRKUNGEN UND EFFEKTE DER INITIATIVE**

### **12.1 MILDERUNGSMABNAHMEN**

In diesem Fall wird die Steigerung der Tragfähigkeit durch die Zunahme der Geschwindigkeit der Anlage ohne Arbeit weder bei der Station noch die Anlagelinie entlang ausgeführt.

Da es keine negative Umweltauswirkungen gibt, sieht man keine Milderungsmaßnahmen vor, weder in der Ausführungsphase noch in der Betriebsphase des Skilift.

Auch der Lärm der Anlage wird wegen der höheren Geschwindigkeit nicht bedeutsam ändern. Aber die Pflicht, periodisch die Lärmlage des Personals zu prüfen, wird dieses Aspekts kontrolliert.

## **12.2 AUSGLEICHUNGSMABNAHMEN**

Wie wir schon gesagt haben, gibt es keine Umweltauswirkungen für die Steigerung der Tragfähigkeit der Sesselbahn "Piz Seteur Sole". Aber der Praxis gemäß, die von der Provinz Bozen angenommen wird, bietet die Konzessionsfirma an, am Projekt der Anordnung vom Waldweg, der Plan de Gralba bis zum Sellapaß steigt (das Projekt ist schon vom zuständigen Forstamt erarbeitet worden) wirtschaftlich zu beteiligen. Der Beitrag wird von den zuständigen Provinzorganen festgelegt.