

REGIONE AUTONOMA VALLE D'AOSTA

PilaSpA

**COLLEGAMENTO FUNIVIARIO TRA LA LOCALITA' TURISTICA DI
COGNE ED IL COMPRESORIO DI PILA**

Descrizione:

QUADRO ESIGENZIALE

Data:

21 novembre 2024

Il Responsabile Unico del Progetto

Ing. Fabio Junod

INDICE

01.	PREMESSA.....	3
02.	OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE	5
03.	FABBISOGNI, ESIGENZE QUALITATIVE E QUANTITATIVE.....	6
04.	ELABORATI E ANALISI DA SVILUPPARE	7
05.	TEMPI PER LO SVOLGIMENTO.....	10
06.	ALLEGATI.....	11

01. PREMESSA

La società Pila S.p.A. è concessionaria del servizio pubblico di trasporto funiviario nei Comuni di Gressan, Saint Rhémy en Bosses e Cogne ai sensi della legge regionale della Valle d'Aosta 18 aprile 2008, n.20.

Il collegamento funiviario tra la località turistica di Cogne ed il comprensorio di Pila (situato nel comune di Gressan) è un argomento che è stato affrontato più volte nel corso degli anni, alla ricerca della soluzione ideale che permettesse una connessione tra l'abitato di Cogne e la stazione di Pila, due delle più rinomate località turistiche della Valle d'Aosta, con l'obiettivo di migliorare la mobilità turistica e locale promuovendo un trasporto sostenibile, e di valorizzare l'offerta turistica.

Già nei primi anni 2000 si era ipotizzato un collegamento funiviario tra la vallata di Cogne e la stazione sciistica di Pila, con partenza dalla frazione di Epinel e arrivo nei pressi della seggiovia Couis I.

Uno studio socioeconomico sulla fattibilità di un collegamento funiviario tra la località di Cogne e il comprensorio sciistico di Pila fu redatto nel 2004 da I.R.E. s.r.l. – Consulenze per il territorio – di Torino, su mandato di FINAOSTA S.p.A.

A partire dalla risoluzione adottata dal Consiglio regionale n. 1911/XIII del 13/07/2011, con la quale si impegnava il governo regionale a rinunciare al completamento della tranvia intercomunale Cogne - Eaux Froides - Plan Praz e ad approfondire con gli enti locali interessati le ipotesi di realizzazione di un collegamento tra i comprensori di Pila e di Cogne, diversi studi hanno valutato possibili linee di collegamento e i relativi impatti socioeconomici sulle località interessate.

In particolare, nel 2012 fu commissionato da FINAOSTA S.p.A., su incarico del Governo Regionale, uno studio (qui allegato) che andava ad effettuare una prima analisi volta a fornire un quadro delle possibili alternative alla sopra citata tranvia intercomunale Cogne - Eaux Froides - Plan Praz per indirizzare in seguito il dibattito su quella ritenuta più soddisfacente dalla collettività e dagli amministratori. In considerazione delle finalità del suddetto studio, non venivano approfonditi gli aspetti tecnici relativi ai rilievi topografici della linea, ai rilievi geologici e geotecnici sui siti di partenza-arrivo e degli eventuali sostegni, alla dinamica valanghiva su entrambi i versanti, alle diverse soluzioni tecniche per attraversare la linea elettrica in alta tensione denominata "Superphénix". Lo studio, prendendo in considerazione gli aspetti morfologici dei due versanti, andava in particolare ad individuare alcune possibili soluzioni (n.1 impianto 3S con partenza da Cogne o, in alternativa, n.2 funivie a va e vieni con partenza da Epinel), entrambe con attestamento nell'area del colle Chasèche ove era prevista altresì la realizzazione di una telecabina sul versante di Pila.

Nel 2016 la società Pila S.p.A. ha commissionato l'aggiornamento del sopra citato studio (che viene anch'esso allegato alla presente) al fine di verificare la possibilità di un collegamento alternativo a quello precedentemente ipotizzato nel 2012 e, in particolare, di valutare la possibilità di attestare l'impianto di collegamento con Cogne nei pressi della "Platta de Grevon", punto sommitale delle piste da sci del comprensorio di Pila.

Sempre nel 2016 la società Pila S.p.A. ha quindi commissionato uno studio volto ad individuare possibili soluzioni per razionalizzare e migliorare l'utilizzo delle piste e degli impianti del comprensorio di Pila, attraverso investimenti in grado di accrescerne al tempo stesso l'appetibilità e la competitività. In particolare, l'esigenza emersa è stata quella di potenziare l'arroccamento al comprensorio al fine di migliorare, sia in termini qualitativi che quantitativi l'offerta, nonché per rafforzare l'affidabilità del comprensorio con l'innalzamento della quota delle piste, senza precludere la possibilità di un futuro collegamento con la località turistica di Cogne. Lo studio andava quindi ad individuare una nuova "dorsale" baricentrica rispetto al "domaine skiable" da realizzarsi con una telecabina dotata di due tronchi:

- il primo, con partenza nei pressi della stazione di monte della telecabina "Aosta – Pila" ed arrivo nei pressi dell'attuale stazione di partenza della seggiovia "Couis I", con stazione intermedia nei pressi del centro nevralgico del comprensorio, ove si concentrano la maggiore parte delle strutture ricettive e la scuola di sci;

- il secondo, in continuità al primo, con arrivo nei pressi dell'attuale stazione di monte della seggiovia "Couis I" in località "Platta de Grevon", a 2700 m s.l.m., in un'area già strutturata ed attrezzata per la pratica dello sci.

Il suddetto intervento, ad oggi in fase di realizzazione, vede sostanzialmente completato il secondo tronco dell'impianto, il quale verrà aperto al pubblico entro l'avvio della stagione invernale 2024/25, mentre la realizzazione del primo tronco ed il completamento delle opere accessorie, segnatamente il bar/ristorante situato a 2700 m s.l.m. nei pressi della stazione di monte, verrà eseguito nel corso dell'estate 2025 al fine di garantire l'apertura al pubblico dell'impianto nella sua interezza entro l'avvio della stagione invernale 2025/26.

Con l'obiettivo di riqualificare e sviluppare il comprensorio di Pila e la località turistica di Cogne e nell'ottica di "trasformare" Pila da località sciistica a destinazione turistica la società Pila S.p.A., nell'ambito della definizione degli investimenti contenuti all'interno del Piano strategico approvato dal proprio Consiglio di Amministrazione in data 28 febbraio 2024 ai sensi dell'art. 2 bis comma 1 lettera b) della legge regionale della Valle d'Aosta 14 novembre 2016, n.20 e così come indicato dalla Giunta regionale all'interno del Documento di Economia e Finanza Regionale 2024 – 2026, ha quindi valutato la necessità di aggiornare ed approfondire gli studi sin qui eseguiti relativi alle possibilità di collegamento tra la località turistica di Cogne e il comprensorio di Pila al fine di permettere all'amministrazione regionale di valutare la sostenibilità di tale iniziativa.

Il presente elaborato, redatto ai sensi dell'art. 41 comma 2 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36, si propone di definire gli obiettivi da perseguire, i fabbisogni, e le esigenze qualitative e quantitative da soddisfare attraverso la realizzazione del collegamento funiviario tra la località turistica di Cogne ed il comprensorio di Pila (AO) e costituisce il Quadro esigenziale di cui all'art. 1 dell'allegato 1.7 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36 sulla base del quale dovrà essere redatto il Documento di fattibilità delle alternative progettuali previsto dall'art. 2 dell'allegato 1.7 del suddetto decreto.

02. OBIETTIVI GENERALI DA PERSEGUIRE

L'obiettivo del Documento di fattibilità delle alternative progettuali (nel seguito DOCFAP) sarà quello di individuare e analizzare, anche sulla scorta degli studi sinora eseguiti sviluppando valutazioni e scenari aggiornati coerenti con gli assetti socio-economici-turistici attuali e con l'evoluzione della tecnologia avutasi nel settore, le possibili soluzioni progettuali alternative, in termini di localizzazione dell'intervento, scelte modali e di tracciato, per la realizzazione del collegamento funiviario tra la località turistica di Cogne ed il comprensorio di Pila, andando quindi a sviluppare un confronto comparato tra le diverse alternative individuate, promuovendo così un processo decisionale trasparente e basato su evidenze.

Il DOCFAP dovrà analizzare, in particolare, le possibili diverse soluzioni (sia in termini tecnici che economici, anche in relazione agli aspetti manutentivi dell'opera da realizzare), prendendo in considerazione tutte le opzioni possibili, inclusa l'ipotesi di non realizzazione dell'intervento, andando ad evidenziare le principali incidenze delle alternative analizzate sul contesto territoriale, ambientale, paesaggistico, culturale e archeologico nonché le ricadute sul territorio (in termini socio economici e turistici) e gli impatti per la società Pila S.p.A. in termini economici e gestionali. A tal fine dovranno essere eseguite tutte le necessarie indagini preliminari (ad es. rilievi topografici delle aree interessate, analisi geologica, geomorfologica, geotecnica e valanghiva, rilievo della linea elettrica in alta tensione denominata "Superphénix" e delle altre eventuali interferenze presenti, verifica preventiva archeologica, inquadramento naturalistico ecc...) utili ad una completa definizione degli impatti.

Il DOCFAP dovrà quindi individuare la soluzione che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività e per l'ambiente in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire.

Il principale obiettivo dell'intervento in esame, così come già evidenziato nelle premesse, è quello di riqualificare e sviluppare il comprensorio di Pila e la località turistica di Cogne, migliorando sensibilmente l'attuale offerta delle due località.

Il succitato intervento avrebbe, in particolare, una valenza sia in termini di ampliamento della ricettività, con un conseguente incremento dei soggiorni settimanali¹, che di maggiore fruizione degli impianti anche nel periodo estivo, con possibili flussi turistici in quota sia in inverno che d'estate non esclusivamente di tipo sciistico, oltre a permettere la razionalizzazione del parco impianti della società attraverso la dismissione degli impianti esistenti sul comprensorio di Cogne², i quali registrano presenze insufficienti a garantire l'equilibrio economico di bilancio in considerazione della scarsa appetibilità delle piste di sci alpino su tale versante, e garantire importanti ricadute socio-economiche

¹ Il comprensorio sciistico di Pila, grazie alla comodità di accesso in giornata derivante dalla presenza della telecabina Aosta – Pila, si connota per avere una concentrazione di presenze nei fine settimana (notoriamente legati al turismo di prossimità ed alle seconde case) che risultano superiori anche a quelle registrate giornalmente durante le vacanze natalizie. Il principale obiettivo della società per il futuro è quello di incentivare i soggiorni settimanali puntando su di una clientela sempre più internazionale con politiche volte a rendere il comprensorio di Pila più appetibile ed accessibile dai Tour Operator, anche attraverso gli investimenti avviati dalla società i quali contribuiranno a sviluppare maggiormente l'offerta e ad incrementare il livello di utenza.

² La chiusura degli impianti attualmente presenti sul comprensorio di Cogne (ad eccezione dell'area adibita a parco giochi e campo scuola che verrebbe invece mantenuta a servizio dei principianti e delle attività ludiche) permetterebbe di mitigare gli impatti conseguenti alla realizzazione dell'impianto di collegamento restituendo al Parco Nazionale del Gran Paradiso la parte di territorio oggi occupata dagli stessi e dalle piste da questi servite.

sui territori di Cogne, di Gressan e di Aosta. Pila, d'altra parte, si "trasformerebbe" da località sciistica a destinazione turistica, con conseguente crescita in termini di prestigio, di attrattività e di competitività della stazione.

L'auspicato incremento di presenze sul territorio di Cogne nel periodo invernale, quando l'attuale utilizzo delle strutture ricettive è decisamente più basso rispetto a quello estivo³, comporterebbe un deciso incremento del tasso di occupazione alberghiera ed un più efficace utilizzo del potenziale ricettivo disponibile, con conseguenti ricadute positive anche sugli investimenti (attuali e futuri⁴).

Nel periodo estivo, nel quale si concentra la maggior parte delle presenze, si andrebbe a rafforzare la vocazione turistica di Cogne andando a completare l'offerta con quella (complementare) presente sul versante di Pila.

Lo spostamento dell'offerta invernale legata allo sci alpino dal versante di Cogne a quello di Pila mediante il sopra citato collegamento funiviario risponde altresì all'esigenza, quale risposta resiliente al cambiamento climatico, di spostare a quote più elevate le aree sciabili, così come indicato dalla Giunta regionale all'interno del Documento di Economia e Finanza Regionale 2024 – 2026⁵.

L'intervento in esame potrebbe avere infine una valenza in termini di mobilità alternativa alla viabilità stradale per il collegamento tra la città di Aosta ed il comune di Cogne, moderna, facilmente accessibile e rispettosa dell'ambiente.

In sintesi, il collegamento funiviario tra la località turistica di Cogne ed il comprensorio di Pila garantirebbe al territorio di Cogne di presentarsi sul mercato con un'offerta invernale decisamente più competitiva e al comprensorio di Pila di incrementare l'offerta ricettiva (sia in termini quantitativi che qualitativi), con conseguente incremento del potenziale turistico di entrambe le località, generando così una nuova domanda di livello sul mercato globale.

03. FABBISOGNI, ESIGENZE QUALITATIVE E QUANTITATIVE

Il collegamento funiviario tra la località turistica di Cogne ed il comprensorio di Pila dovrà operare in stretta sintonia con gli impianti presenti sul comprensorio di Pila al fine di armonizzare i nuovi flussi provenienti da Cogne con quelli presenti sul versante di Pila.

In particolare, il sopra citato impianto di collegamento dovrà raccordarsi funzionalmente con la nuova telecabina "Pila – Couis" in fase di realizzazione al fine di garantire, unitamente alla telecabina "Aosta – Pila"⁶, un collegamento diretto con la città di Aosta, accessibile anche da parte di pedoni e di persone con disabilità, e di consentire agli sciatori principianti provenienti da Cogne di accedere alle piste del comprensorio di Pila a loro accessibili⁷.

³ Si rimanda alle considerazioni contenute nel par. 4 dell'analisi tecnico-economica relativa alla fattibilità di un collegamento tra i comprensori di Pila e Cogne (aprile 2012).

⁴ La presenza di un impianto di collegamento funiviario con il comprensorio di Pila potrebbe generare nuovi posti letto caldi disponibili attraverso la gestione turistica delle seconde case, e stimolare la riconversione e/o la creazione di nuove strutture ed esercizi commerciali.

⁵ Il comprensorio di sci alpino del comune di Cogne si sviluppa tra i 1.600 ed i 2.200 m.s.l.m., mentre quello di Pila tra i 1.800 ed i 2.700 m.s.l.m.

⁶ La telecabina "Aosta – Pila", di proprietà dell'amministrazione regionale, è classificata come Trasporto Pubblico Locale.

⁷ Le piste per i principianti sono classificate quali piste facili (segnate in blu) ai sensi della L.R. 9/92.

La capacità di trasporto (portata oraria) dovrà essere dimensionata in funzione delle necessità di arroccamento dal versante di Cogne, con particolare riferimento ai periodi di maggiore afflusso, e della potenzialità dell'impianto e delle piste serviti dal collegamento in esame. In particolare, la necessità di arroccamento dal versante di Cogne dovrà essere valutata attentamente in funzione delle potenzialità ricettive (attuali e future) presenti sul territorio di Cogne che dovranno essere oggetto di specifica valutazione all'interno del DOCFAP.

La tipologia di impianto dovrà conciliare i vincoli territoriali, ambientali e normativi, con particolare riferimento alla compatibilità ed alla sicurezza del trasporto.

Nel DOCFAP dovranno essere approfonditi tutti gli aspetti legati ai vincoli ed alle interferenze presenti, con particolare riferimento alle aree vincolate ai sensi della L.R. 11/98 (senza trascurare gli avvenimenti dell'alluvione dello scorso giugno), del R.D.L. 3267 del 30/12/1923, del D.L. 42 del 02/01/2004, alle previsioni contenute all'interno del Piano Territoriale Paesistico (P.T.P.) e del Piano Regolatore Generale Comunale del Comune di Cogne (P.R.G.C.), nonché alle aree tutelate ai sensi della L.R. 30/91 e della L.R. 8/07. Dovranno altresì essere approfondite, anche mediante idonei rilievi di dettaglio, le soluzioni tecniche per l'attraversamento dell'impianto funiviario con la linea elettrica in alta tensione denominata "Superphénix" nonché per la risoluzione di altre eventuali interferenze presenti, gli aspetti legati alle caratteristiche geologiche, geomorfologiche e geotecniche dei punti di intestazione dei sostegni e delle stazioni e, infine, quelli legati alle operazioni di soccorso.

Tenuto conto delle lunghezze e del dislivello da superare che presuppongono sorvoli a notevole altezza e della necessità di consentire il trasporto in condizioni ottimali per tutte le tipologie di passeggeri, l'impianto dovrà essere dotato di veicoli chiusi, muniti preferibilmente di posti a sedere in modo da assicurare un adeguato livello di comfort durante il viaggio, e di fornire altresì protezione nel caso di avverse condizioni meteorologiche.

Dovranno essere privilegiate soluzioni tecniche che non prevedano rotture di carico e potranno essere valutate anche soluzioni di tipo interrato (funicolare).

L'area di attestamento della stazione di partenza lato Cogne dovrà essere individuata in base all'accessibilità e alla presenza o possibilità di realizzazione di parcheggi e aree di sosta per mezzi pubblici. Le dimensioni della suddetta area dovranno essere altresì idonee ad ospitare, oltre alla stazione funiviaria, una dotazione minima di locali accessori funzionali all'impianto (biglietterie, servizi igienici, deposito sci, ecc.).

04. ELABORATI E ANALISI DA SVILUPPARE

Il DOCFAP dovrà essere redatto in maniera da fornire tutti gli elementi occorrenti per una completa analisi delle possibili alternative progettuali, che saranno individuate e condivise con la Committenza, al fine di permettere all'amministrazione regionale di valutare la sostenibilità dell'iniziativa che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività e per l'ambiente, promuovendo così un processo decisionale trasparente e basato su evidenze.

Gli elaborati da redigere dovranno essere coerenti con quanto specificato all'art. 2 dell'allegato I.7 del D.Lgs 36/2023 (codice degli appalti) adeguatamente articolati per fornire tutte le indicazioni generali e di dettaglio proprie del livello di progettazione da eseguire.

Di seguito si riporta l'indicazione relativa agli elaborati ed ai vari contenuti tecnici, economici e ambientali che devono comporre il DOCFAP per supportare la decisione sulla migliore soluzione da adottare, la cui definizione di dettaglio sarà sviluppata in sede di progettazione con le necessità di sviluppo e approfondimento tecnico dei singoli aspetti progettuali:

1. Inquadramento territoriale e socioeconomico dell'area oggetto di intervento

- Analisi dello stato di fatto dell'area di intervento, integrabile da modelli informativi bi- e tridimensionali di carattere urbano o territoriale e da modelli informativi che riflettano lo stato dei luoghi e i cespiti immobiliari e le infrastrutturali esistenti.
- Corografia, stralcio dello strumento urbanistico comunale, verifica della compatibilità dell'intervento con gli strumenti urbanistici, con la mappa tematica archeologica (ove esistente), con i vincoli di settore e le interferenze presenti.
- Analisi dell'impatto socioeconomico e turistico con riferimento al contesto produttivo e commerciale esistenti.

2. Analisi della domanda e dell'offerta

- Analisi della domanda e dell'offerta attuale e di previsione con riferimento:
 - o al bacino d'utenza;
 - o alla stima dei bisogni dell'utenza mediante utilizzo di parametri fisici riferiti alla specifica tipologia dell'intervento, quali in particolare i flussi di traffico, il numero di accessi ed il numero di presenze;
 - o all'individuazione, in termini quantitativi e di gradimento, dell'offerta attuale e di quella prevista.

3. Analisi delle alternative progettuali

- Individuazione, tramite elaborati descrittivi, cartografici e grafici, delle possibili alternative progettuali. Tali alternative possono essere illustrate anche mediante modelli informativi;
- Schemi grafici e sezioni schematiche nel numero, nell'articolazione e nelle scale necessarie che descrivano e consentano l'individuazione delle caratteristiche essenziali (spaziali, dimensionali, tecniche, tipologiche, funzionali e tecnologiche) delle alternative progettuali esaminate. Tali schemi possono essere supportati da simulazioni digitali realizzate tramite dedicati strumenti di schematizzazione parametrica.
- Elaborati relativi alle indagini e studi preliminari, in scala adeguata alle dimensioni dell'opera in progettazione:
 - o carta e sezioni geologiche;
 - o carta e sezioni geomorfologiche;

- carta e sezioni idrologiche;
- sezioni e profili geotecnici;
- carta archeologica;
- planimetria delle interferenze;
- planimetrie catastali;
- Analisi sommaria delle tecniche costruttive e indicazione delle norme da applicare per ciascuna alternativa progettuale esaminata.
- Valutazione comparativa delle possibili alternative progettuali - in termini di costi, benefici (sia economici che sociali), impatti ambientali e di sostenibilità - sulla base delle caratteristiche funzionali, tecniche, economiche, finanziarie, e gestionali, anche in relazione agli aspetti connessi alla manutenibilità.

4. Stima dei costi e analisi di sostenibilità

- Stima sommaria dei costi di ciascuna alternativa progettuale, mediante l'adozione di prezzi parametrici, suddivisi per categoria (opere civili, impiantistiche, espropri, somme a disposizione, ecc.....).
- Analisi della fattibilità economica e finanziaria (costi e ricavi), sia con riferimento alla fase di costruzione che a quella di esercizio, per valutare la sostenibilità di ciascuna alternativa progettuale.
- Analisi della sostenibilità economica e sociale (c.d. analisi costi – benefici).

5. Verifica della fattibilità tecnica

- Analisi della fattibilità tecnica delle diverse soluzioni ipotizzate, compresa la verifica delle condizioni ambientali, territoriali e urbanistiche:
 - identificazione dei vincoli tecnici, territoriali, ambientali e urbanistici che possono influenzare ciascuna alternativa progettuale (ad esempio, vincoli paesaggistici, archeologici, ambientali, di tipo naturalistico).
 - valutazione della compatibilità di ogni soluzione con il contesto urbanistico e ambientale, considerando anche la normativa vigente e la necessità di eventuali autorizzazioni o pareri.

6. Analisi degli impatti ambientali

- Studio preliminare degli impatti ambientali associati a ciascuna alternativa progettuale, nel rispetto delle norme vigenti in materia di valutazione ambientale:
 - analisi degli aspetti geologici, geotecnici, idraulici, idrogeologici, valanghivi;
 - verifica dei vincoli ambientali, storici, archeologici, paesaggistici e di tipo naturalistico.
 - descrizione, ai fini della valutazione preventiva della sostenibilità ambientale e della compatibilità paesaggistica dell'intervento, dei requisiti dell'opera da progettare,

delle caratteristiche e dei collegamenti con il contesto nel quale l'intervento si inserisce nonché delle misure idonee a salvaguardare la tutela ambientale i valori culturali e paesaggistici;

- prima determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani economico - finanziari;
- indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano all'intervento e degli eventuali limiti posti dalla normativa di settore per l'esercizio degli impianti, nonché l'indicazione dei criteri tecnici che si intendono adottare per assicurarne il rispetto.

7. Piano di gestione del rischio:

- Identificazione dei principali rischi connessi alle alternative progettuali e delle misure di mitigazione e gestione da adottare:
 - per ogni alternativa, elencare i principali rischi tecnici, economici e ambientali (ad esempio, rischi geologici, idraulici, ecc.).
 - proporre strategie e soluzioni per ridurre o gestire i rischi individuati, garantendo la sicurezza e la fattibilità dell'intervento.

8. Cronoprogramma

- Indicazione dei tempi previsti per l'attuazione delle alternative progettuali esaminate, specificando:
 - fasi di progettazione, approvazione, realizzazione, e collaudo;
 - tempi stimati per l'ottenimento di autorizzazioni e permessi;
 - tempistiche di esecuzione dei lavori, con indicazione delle milestone principali.

9. Conclusioni e raccomandazioni

- Sintesi dei risultati dell'analisi comparativa delle alternative progettuali che metta a confronto le diverse alternative rispetto ai costi, benefici, impatti ambientali e altri criteri di valutazione.
- Descrizione dettagliata della soluzione progettuale selezionata, mediante elaborati (planimetrie, profili, piante, prospetti e sezioni in scala adeguata) che consentano la definizione di tutti i manufatti, le opere e le componenti impiantistiche della soluzione progettuale selezionata, corredata delle relative motivazioni e giustificazioni tecniche, economiche e ambientali.
- Esposizione della fattibilità dell'intervento.
- Indirizzi per la redazione delle successive fasi di progettazione, incluse eventuali attività di approfondimento progettuale, studi ambientali e verifiche preliminari.

05. TEMPI PER LO SVOLGIMENTO

Il DOCFAP dovrà essere redatto entro 120 giorni naturali e non consecutivi a partire dall'apposito ordine di Servizio del Responsabile del Progetto.

06. **ALLEGATI**

- Analisi tecnico-economica relativa alla fattibilità di un collegamento tra i comprensori di Pila e Cogne (aprile 2012);
- Studio della possibilità di collegamento funiviario tra Cogne e il comprensorio di Pila alternativo all'ipotesi Tza-Sèche (maggio 2016);
- Studio di fattibilità geologico del progetto di collegamento funiviario tra Cogne e il comprensorio di Pila (ottobre 2017);
- Catasto piste comprensorio di Pila;