

PROVINCIA  
DI VERONA



**Funivie del Garda  
Prada-Costabella**  
Lago di Garda - Monte Baldo



COMUNE DI  
BREZZONE  
SUL GARDA



COMUNE DI  
SAN ZENO  
DI MONTAGNA



**Progetto:**  
**BANDO DI CONCESSIONE PER LA SELEZIONE**  
**MEDIANTE PROCEDURA APERTA DI UN POTENZIALE**  
**CONCESSIONARIO PER LA REALIZZAZIONE E LA**  
**GESTIONE DI UNO O PIU' IMPIANTI A FUNE IN**  
**LOCALITA' PRADA,**  
**NEL COMUNE DI SAN ZENO DI MONTAGNA**

**“Relazione paesaggistica”**  
Interventi e Opere di categoria “A”

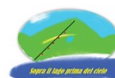
**documentazione completa**  
**DPCM 12.12.2005**

**REV. 01**

Richiedente- Committente:



**A.T.F. MALCESINE-MONTE BALDO**  
Via Santa Maria Antica, 1  
37121 Verona (Vr)



**Funivie del Garda  
Prada-Costabella**  
Lago di Garda - Monte Baldo

**PRADA COSTABELLA S.r.l**  
contrada Cà Montagna, 11  
37010 San Zeno di Montagna (Vr)

Il Tecnico incaricato  
Arch. Frapporti Cinzia



Castelnuovo del Garda, settembre 2017

## Sommario

<b>PREMESSE</b> .....	4
<b>1 LOCALIZZAZIONE</b> .....	6
<b>ANALISI DELLO STATO ATTUALE</b> .....	8
<b>2 CONTESTO PAESAGGISTICO CON LE INDICAZIONI NECESSARIE AD UNA PIÙ PRECISA LOCALIZZAZIONE</b> .....	8
<b>3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO</b> .....	8
<b>4 VALUTAZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DELL'AMBITO DI INTERVENTO.</b> .....	9
<b>5 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO IN RELAZIONE AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE VIGENTI</b> .....	11
5.1 Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.136 e 157 .....	14
5.2 Vincoli D.Lgs. 42/2004 art. 142.....	15
<b>6 ANALISI DELLO STATO ATTUALE AREA INTERVENTO</b> .....	17
6.1 Impianto di risalita attuale .....	17
6.2 Impianti e strutture esistenti .....	17
<b>7 ANALISI DEL TERRITORIO ED USO DEL SUOLO</b> .....	20
7.1 Uso del suolo e analisi ambientale .....	20
<b>8 VALUTAZIONI SUI CARATTERI DEL PAESAGGIO (STATO DI FATTO)</b> .....	21
<b>9 L'INTERFERENZA DEL PROGETTO CON LA FORMAZIONE VEGETAZIONALE ESISTENTE</b> .....	22
<b>10 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA</b> .....	22
<b>PROGETTO</b> .....	24
<b>11 DESCRIZIONE DEL PROGETTO</b> .....	24
<b>12 CARATTERISTICHE DI PROGETTO E TIPOLOGIA COSTRUTTIVA</b> .....	24
AREA A PARCHEGGIO .....	26
<b>ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA</b> .....	37
<b>13 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA</b> .....	37
13.1 Tutele e vincoli .....	38
<b>14 SIMULAZIONE DEGLI EFFETTI DEGLI INTERVENTI</b> .....	39
14.1 ANALISI VISIVA DELL'AREA STUDIO.....	40
14.2 QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DI SENSIBILITÀ DEL PAESAGGIO .....	42
14.3 Impatti sulla Qualità, consistenza e grado delle strutture vegetali e degli elementi caratteristici paesaggistici .....	42
14.4 IMPATTI SULLA QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DI SENSIBILITÀ DELLA PERCEZIONE VISIVA DEL PAESAGGIO - ANALISI PREVISIVA ANTE E POST-OPERAM - RENDER DEL PROGETTO.....	43
<b>RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE INTERMEDIA</b> .....	45
<b>RENDERING FOTOGRAFICI VISTA LATERALE – STAZIONE INTERMEDIA</b> .....	47
<b>RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE MONTE FIORI DEL BALDO</b> .....	49

<b>RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE MONTE FIORI DEL BALDO .....</b>	<b>51</b>
<b>RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE MONTE FIORI DEL BALDO .....</b>	<b>53</b>
<b>RENDERING FOTOGRAFICO – TRATTO SEGGIOVIA .....</b>	<b>55</b>
<b>15 PREVISIONI DEGLI EFFETTI.....</b>	<b>56</b>
<b>16 EFFETTI RICONTRATI DALL'ANALISI .....</b>	<b>57</b>
<b>17 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO .....</b>	<b>59</b>

## **PREMESSE**

Il presente documento viene inquadrato tra gli elaborati richiesti espressamente al fine del rilascio dell'Autorizzazione Paesaggistica di competenza in merito al progetto BANDO DI CONCESSIONE PER LA SELEZIONE MEDIANTE PROCEDURA APERTA DI UN POTENZIALE CONCESSIONARIO PER LA REALIZZAZIONE E LA GESTIONE DI UNO O PIU' IMPIANTI A FUNE IN LOCALITA' PRADA, NEL COMUNE DI SAN ZENO DI MONTAGNA.

Il progetto rientra tra gli interventi e Opere di grande impegno territoriale di categoria "A" come indicate nel Prontuario Tecnico per il Paesaggio per i quali è necessaria una relazione paesaggistica completa e nello specifico:

### **2 - Interventi e/o opere a carattere lineare o a rete:**

- **Impianti di risalita.**

La natura delle opere previste, rientra nell'ambito di applicazione della procedura di autorizzazione paesaggistica per come espresso dal DPCM del 12/12/2005 in vigore dal 01/08/2006 denominato "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. n42/2004.

La Convenzione Europea per il Paesaggio del Consiglio d'Europa, ratificata di recente dall'Italia (gennaio 2006), il Codice dei beni culturali e del paesaggio (2004), le iniziative per la qualità dell'architettura (Direttive Architettura della Comunità Europea, leggi e attività in singoli Paesi, fra cui l'Italia), le normative e le iniziative per l'ambiente e la natura, riflettono l'attenzione che la società e la cultura attuali stanno ponendo verso il "paesaggio", concetto a cui si attribuisce oggi una accezione vasta e innovativa.

La questione del paesaggio è oggi ben di più e di diverso dal rispondere alle necessità ambientali fondamentali per assicurare la salute e la sopravvivenza fisica degli uomini e della natura: è affermazione del diritto delle popolazioni alla qualità di tutti i luoghi di vita, sia straordinari sia ordinari; è tutela/costruzione dell'identità storica e culturale delle popolazioni e dei luoghi; è percezione sociale dei luoghi da parte delle popolazioni e coinvolgimento nelle scelte.

È compresenza di attività di preservazione, innovazione, riqualificazione in tutti i luoghi, secondo le necessità, non solo difesa di poche parti di particolare interesse. È coscienza dell'integrazione tra natura e cultura, tra costruito e non costruito, ma soprattutto consapevolezza che il carattere essenziale e costitutivo del paesaggio è dato dalle relazioni molteplici e specifiche che caratterizzano ogni luogo e che lo rendono unico e identificabile.

Dalla nuova concezione europea di paesaggio, inteso come comprensivo di tutto il territorio e quindi non più solo dei paesaggi d'eccellenza ma anche i paesaggi del "quotidiano" e quelli

degradati, il Codice dei beni culturali e del paesaggio individua quale fulcro e motore della tutela e della valorizzazione, la pianificazione paesaggistica e tratteggia nuovi approcci collaborativi tra lo Stato e le Regioni.

La relazione paesaggistica, quindi, costituisce per l'amministrazione competente la base di riferimento essenziale per le valutazioni previste dall'art. 146, comma 5 del predetto Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42.

La Relazione paesaggistica contiene dunque tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi previsti, con riferimento ai contenuti alle indicazioni del piano paesaggistico ovvero del piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici.

A tal fine, ai sensi dell'art. 146, commi 4 e 5 del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42., la relazione paesaggistica indica deve indicare:

- lo stato attuale del bene paesaggistico interessato;
- gli elementi di valore paesaggistico in esso presenti, nonché le eventuali presenze di beni culturali tutelati dalla parte II del Codice;
- gli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte;
- gli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

La relazione inoltre, deve contenere anche tutti gli elementi utili all'amministrazione competente per effettuare la verifica di conformità dell'intervento alle prescrizioni contenute nei piani paesaggistici urbanistici e territoriali ed accertare:

- la compatibilità rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo;
- la congruità con i criteri di gestione dell'immobile o dell'area;
- la coerenza con gli obiettivi di qualità paesaggistica.

**La presente relazione paesaggistica verrà redatta secondo le disposizioni contenute nel D.P.C.M. del 12/12/2005; l'area oggetto dell'intervento rientra nell'Art. 136 - "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico", oggetto del provvedimento zone site nel territorio del Comune di San Zeno di Montagna. Tipo di provvedimento e norma di riferimento DM ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497.**

1. Sono soggetti alle disposizioni di questo Titolo per il loro notevole interesse pubblico:

- a) le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale o di singolarità geologica;
- b) le ville, i giardini e i parchi, non tutelati dalle disposizioni della Parte seconda del presente codice, che si distinguono per la loro non comune bellezza;
- c) i complessi di cose immobili che compongono un caratteristico aspetto avente valore estetico e tradizionale;
- d) le bellezze panoramiche considerate come quadri e così pure quei punti di vista o di belvedere, accessibili al pubblico, dai quali si goda lo spettacolo di quelle bellezze.**

## 1 LOCALIZZAZIONE

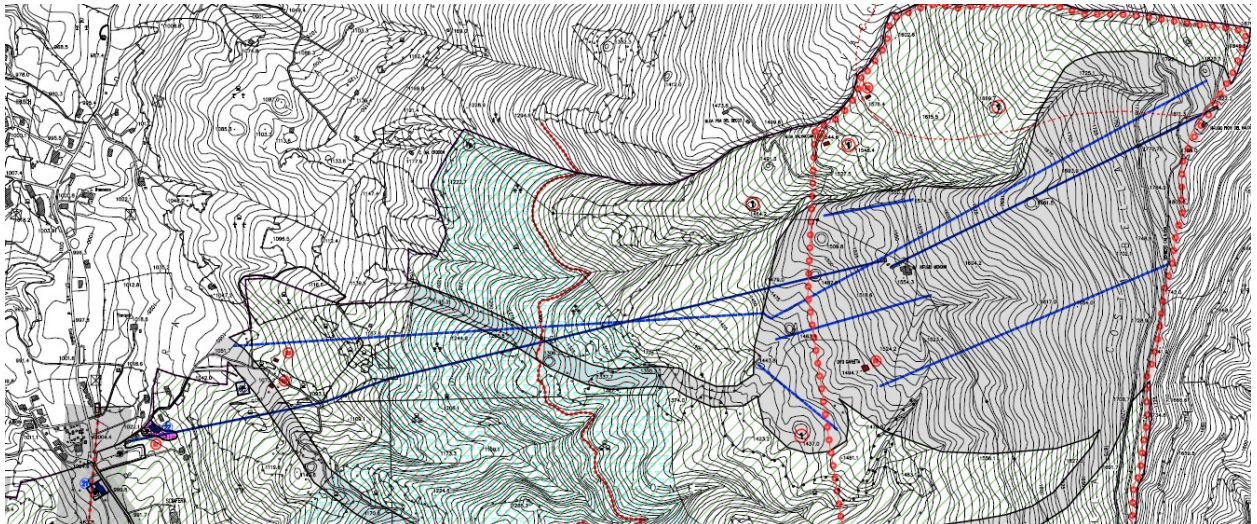
a) **Ubicazione dell'opera e/o dell'intervento:** Comune di San Zeno di Montagna in Loc. Prada Alta.



*Individuazione su foto aerea – ripresa google heart*

b) **Estratto della tavola di P.R.G. e delle relative norme di attuazione**

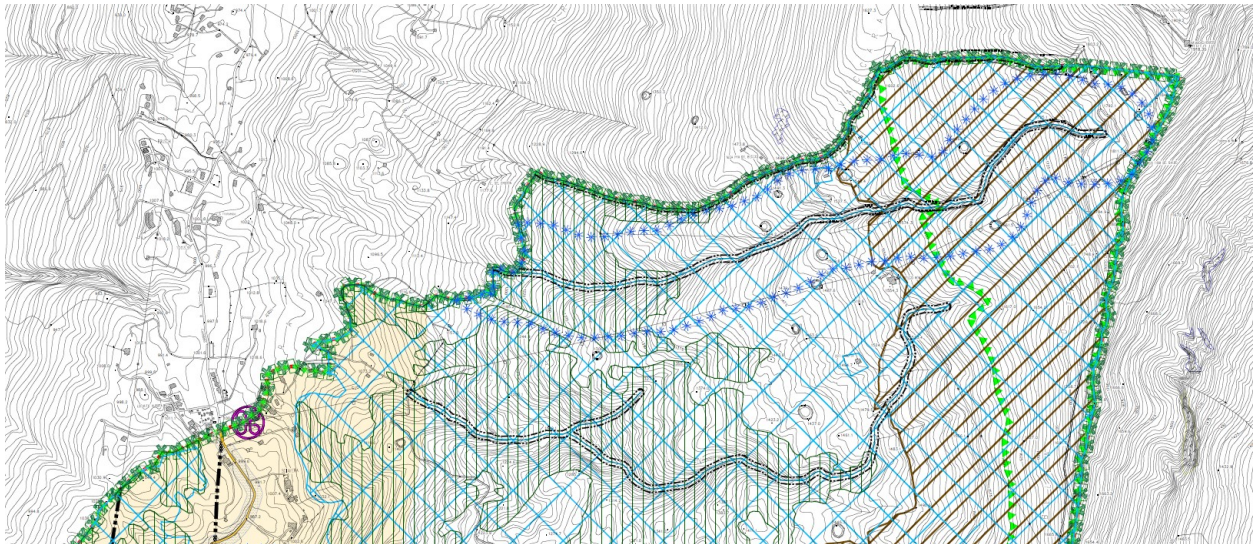
Nella tavola del PRG tav 13-1-a anno 2003, l'area interessata dal progetto è in Zona Agricola E1 individuate come parti del territorio destinate alla produzione agricola ed alle attività connesse.



*Estratto tav 13-1-a – PRG Comune di San Zeno di Montagna*

c) **Estratto della tavola del P.A.T. Comune di San Zeno di Montagna**

nella tavola 1 dei vincoli e della pianificazione territoriale l'area è collocata all'interno del Vincolo che evidenziano gli edifici e il lotto confinante essere in Zona Agricola sottozona E4 Aree che, caratterizzate dalla presenza di preesistenze insediative sono utilizzabili.



Confine Comunale

**Vincoli**

art. 3



Vincolo Monumentale  
D.Lgs. 42/2004 art. 10 - Beni culturali



Vincolo Idrogeologico-forestale  
R.D.L. 31.12.23, n. 3267



Vincolo Sismico  
Zona 2 - Intero territorio comunale - D.G.R. 67/2003 - O.P.C.M. 3274/2003 -  
O.P.C.M. 3519/2006 - D.G.R. 71/2008



Vincolo Paesaggistico  
D.Lgs. 42/2004 art. 136 - Aree di notevole interesse pubblico



Vincolo Paesaggistico  
D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c - Corsi d'acqua



Vincolo Paesaggistico  
D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. d - Ambiti montani per la parte eccedente 1.600 m.s.l.m.



Vincolo Paesaggistico  
D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. h - Zone gravate da usi civici



Vincolo Destinazione forestale  
(art. 15 L.R. 52/78)

**Biodiversità**

art. 4



IT 3210004 - Monte Luppia e P.ta San V'gilio  
Siti di Importanza Comunitaria



IT 3210039 - Monte Baldo Ovest  
Siti di Importanza Comunitaria & Zone di Protezione Speciale

**Pianificazione di Livello Superiore**

art. 5



Ambiti per l'istituzione di Parchi e riserve naturali ed archeologiche  
ed a tutela paesaggistica - Parco del Baldo (PTRC art. 33)



Ambiti naturalistici di livello regionale (PTRC art. 19)



Piano d'Area del Garda - Baldo  
Adozione con DGRV n. 827 del 15/03/2010



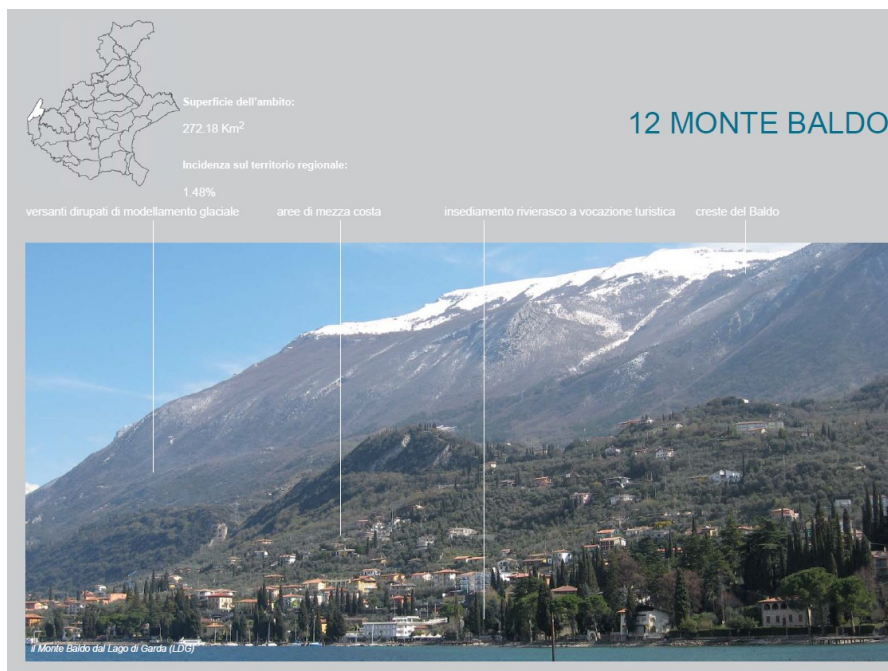
Centri Storici  
L.R. 80/80 - PRG Vigente

Estratto tav 1 – Vincoli e Pianificazione territoriale - PAT Comune di San Zeno di Montagna

## ANALISI DELLO STATO ATTUALE

### 2 CONTESTO PAESAGGISTICO CON LE INDICAZIONI NECESSARIE AD UNA PIÙ PRECISA LOCALIZZAZIONE

#### **MONTE BALDO (da PTRC Regione Veneto)**



### 3 ANALISI DELLO STATO ATTUALE E DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

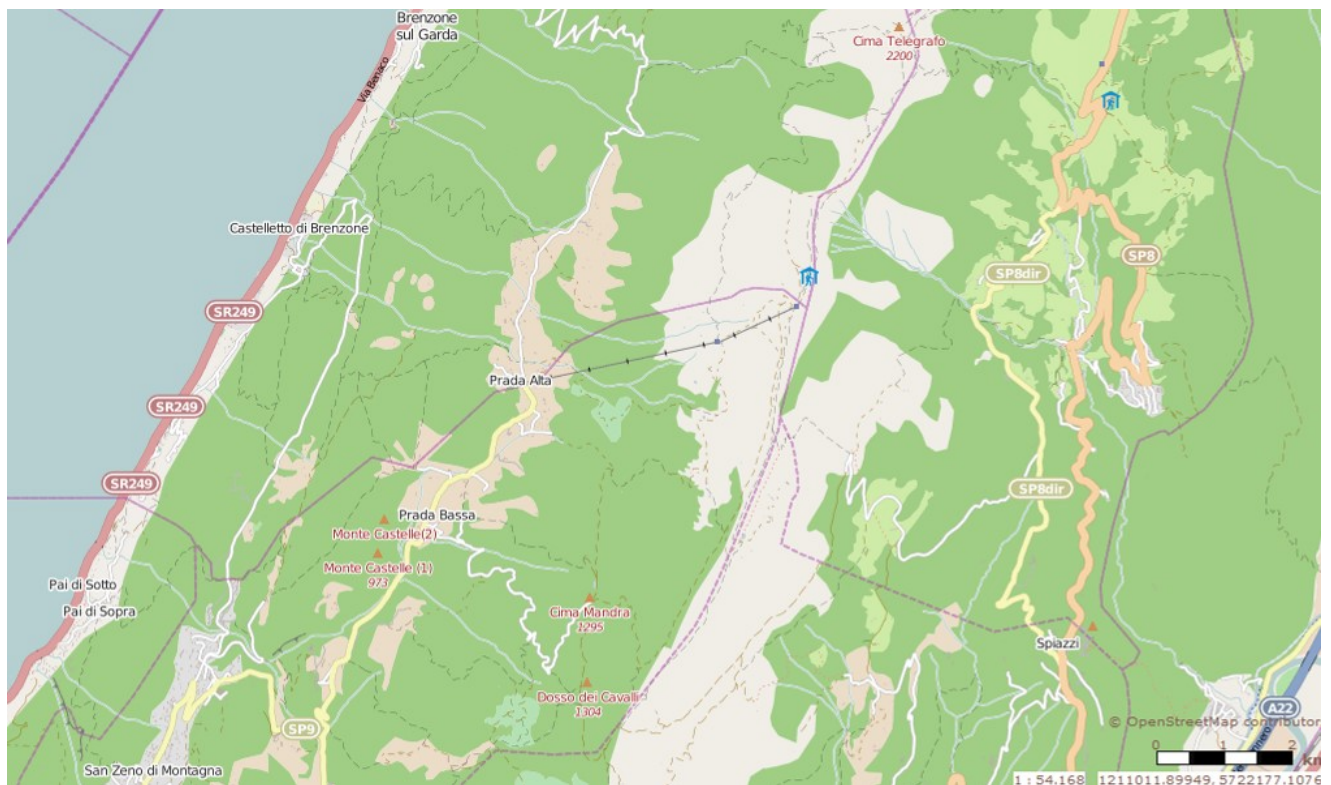
Il Comune di San Zeno di Montagna si colloca nella parte nord occidentale della provincia di Verona sulle pendici occidentali del Monte Baldo, tra i 300 ed i 1.830 m s.l.m. con un'escursione altimetrica complessiva di 1.530 m. L'area interessata dal progetto in loc. Prada Alta ha un'escursione altimetrica tra i 1025 e 1800 m s.l.m.

Il sistema funiviario parte dalla Località di Prada nel Comune di San Zeno di Montagna che si trova a circa 1.000 metri sul livello del mare.

Prada si trova il più lungo terrazzo prativo del Baldo, corrispondente a una faglia che rompe la continuità strutturale del versante, che si distende longitudinalmente per circa 3 km ed è diviso in due ripiani: Prada Alta e Prada Bassa.

Il pianoro di Prada Alta (m 935) un tempo era raggiunto solo in estate per lo sfruttamento del bosco e delle risorse foraggiere, mentre ora è punteggiato da residenze permanenti di allevatori, la cui attività si intreccia con quelle indotte dal turismo. Da qui partono molti itinerari escursionistici che, attraverso i boschi di faggio, salgono fino ai pascoli sommitali.





Estratto sito Ministero dei beni culturali – cartografia di base OpenStreetMap

#### 4 VALUTAZIONE DEI CARATTERI PAESAGGISTICI DELL'AMBITO DI INTERVENTO.

All'interno di AMBITI DI PAESAGGIO ATLANTE RICOGNITIVO del PTRC della Regione Veneto l'area è interessata da MONTE BALDO.

##### **FISIOGRAFIA**

Ambito lacuale e di montagna prealpina

L'ambito comprende la porzione settentrionale della sponda orientale del Lago di Garda e la retrostante catena del Monte Baldo (la cui Cima Valdritta raggiunge m 2218); è delimitato a nord dal confine regionale con il Trentino Alto Adige, a est dalla Val Lagarina mentre la delimitazione a sud ricalca la struttura morfologica dei rilievi. Si possono individuare due porzioni dell'ambito:

- quella della sponda del lago e del versante occidentale del Monte Baldo
- quella che comprende il versante orientale del Baldo stesso, gli altipiani interni e le creste e le scarpate che dominano la Val Lagarina.

##### **GEOMORFOLOGIA E IDROGRAFIA**

Nell'ambito si osserva la coesistenza di diverse forme geomorfologiche: tettoniche, fluviali, carsiche, glaciali e periglaciali, che testimoniano il succedersi di eventi tettonici e di fasi climatiche ben differenziate.

I versanti che guardano il lago sono modellati dall'azione glaciale, con substrato principalmente calcareo e coperture glaciali di varia natura. Nella parte interna si trovano superfici da subpianeggianti a ondulate, pendii localmente interessati da fenomeni carsici, incisioni vallive e, verso la Val Lagarina, scarpate con versanti moderatamente dirupati a forte pendenza.

Marginalmente sono presenti versanti su dolomia ad alta pendenza, con pareti e cornici in roccia e diffusi depositi prevalentemente di crollo.

Sul versante occidentale del Monte Baldo, complessivamente piuttosto dirupato e selvaggio, si trovano le cosiddette "pale anticlinali", ossia forme triangolari di strati verticalizzati che si staccano dal corpo principale del massiccio. La parte sommitale ospita sette circhi glaciali di vetta.

Dal punto di vista idrologico, l'ambito è caratterizzato dalla presenza del Lago di Garda e dall'influenza del Fiume Adige - che corre lungo il confine orientale - come elementi maggiori, oltre che da una serie di piccoli corsi d'acqua che sfociano nel lago. Nella parte interna le condizioni idrogeologiche sono di tipo carsico.

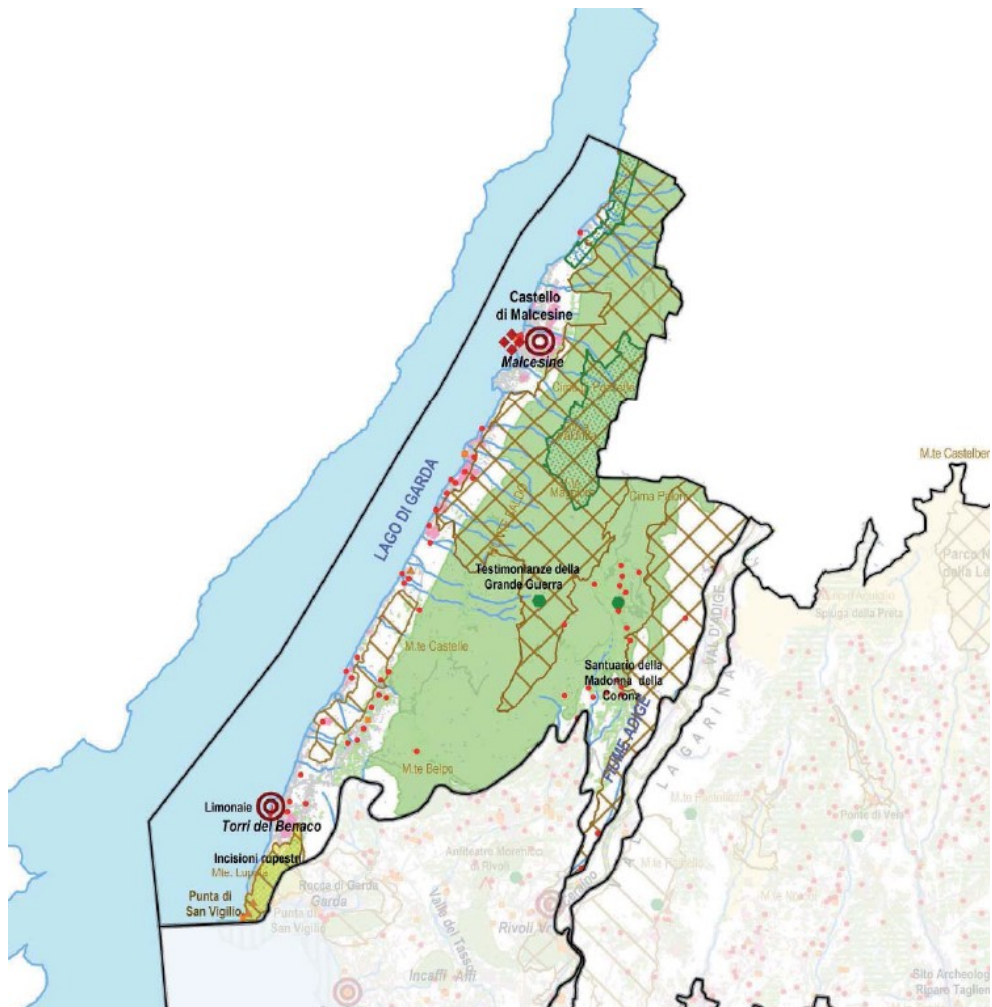
#### **VEGETAZIONE E USO DEL SUOLO**

La vegetazione dell'ambito si presenta ricca e diversificata sulla base dell'altitudine e dell'esposizione, con la particolare influenza del lago. Nell'ambito predominano le formazioni meso-termofili raggruppate nelle tipologie degli ostrieti e ostrieti misti (con prevalenza di ostrieti e querceti a roverella), faggete, mughete e in piccola parte da arbusteti ed abieteti. Sono presenti anche nuclei sparsi di castagneti; da segnalare la presenza dell'ornoostrieto a leccio, unica stazione del Veneto.

Dalle rive del lago fino a quota 500 m s.l.m. l'ambito è caratterizzato dai terrazzamenti per la coltivazione del vigneto che in molti casi viene sostituito alla coltivazione dell'uliveto; **da quota 500 m a quota 1100 m si trova una vegetazione boschiva di latifoglie e conifere con presenza anche di castagneti alternati a prati; infine oltre i 1100 metri sono presenti in prevalenza pascoli ed alpeggi**

#### **VALORI NATURALISTICO AMBIENTALI E STORICO CULTURALI**

La rilevanza naturalistica dell'ambito è espressa dalla presenza di formazioni vegetazionali ed habitat diversificati che gli conferiscono una buona variabilità ecosistemica e paesaggistica. Si rileva una predominanza di boschi di latifoglie alternati a una buona presenza di pascoli naturali e praterie, mughete e prati. Il Monte Baldo, infatti, veniva utilizzato nel passato come area per l'alpeggio al servizio della pastorizia pedemontana e planiziale, dando luogo a transumanze stagionali, attività oggi in via di abbandono.



## 5 INQUADRAMENTO DELL'AREA DI PROGETTO IN RELAZIONE AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE VIGENTI

La localizzazione sviluppata nel presente capitolo ha per argomento la verifica della giusta collocazione dell'opera oggetto della presente relazione paesaggistica, rispetto agli atti di pianificazione e programmazione territoriale.

L'analisi dei vincoli ambientali con l'inserimento dell'opera in esame sono stati:

- Piano d'Area Garda Baldo
- Piano Assetto del Territorio (P.A.T) Comune di San Zeno di Montagna;
- Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico "S.I.T.A.P".

Secondo quanto indicato dai vari piani sopra citati il territorio è regolamentato dalle seguenti tutele:

### **PIANO D'AREA GARDA BALDO**

L'area è individuata, nella carta del sistema di Valenze storico Culturali, in parte come Area zonizzata in parte a prato o bosco; non interessa nessuna area o ambito di valenza storico culturale, si riporta stralcio della tavola.

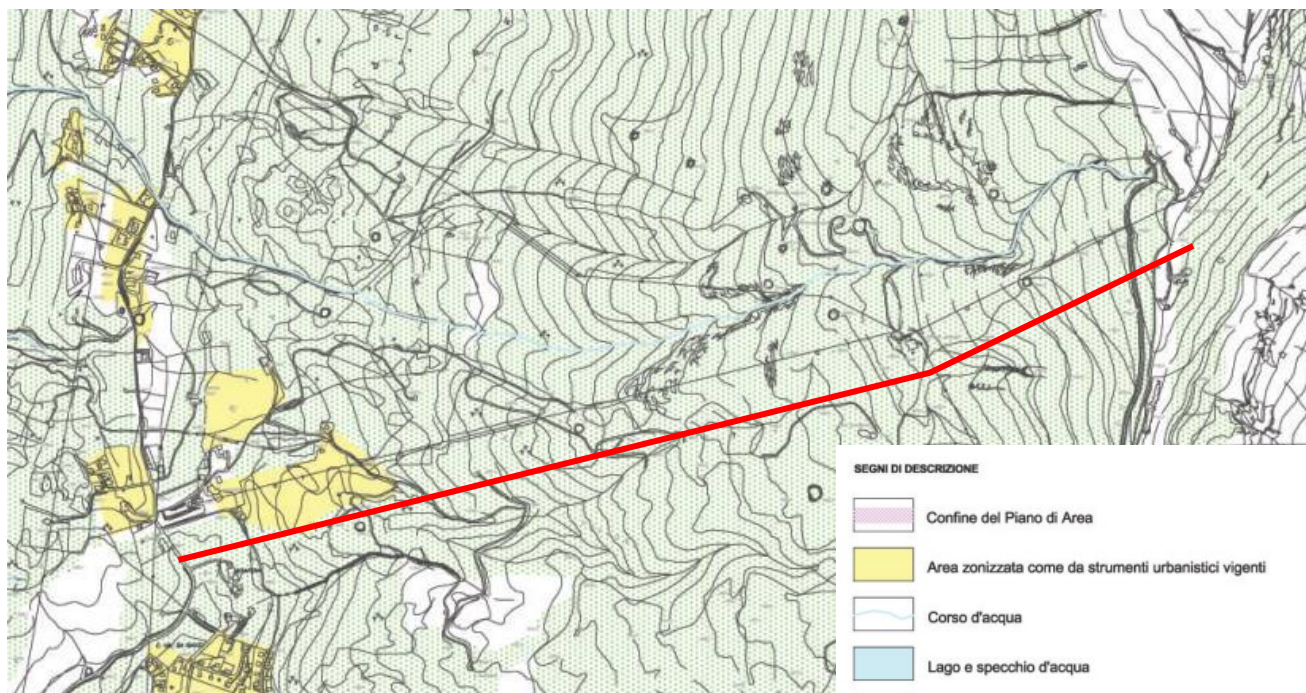


Figura 4/I: Sistema delle valenze storico culturali – Piano d'area

L'area è individuata, nella carta dei sistemi ambientali, in parte come Area zonizzata in parte a prato o bosco; non interessa nessuna area o ambito di valenza storico culturale, si riporta stralcio della tavola.

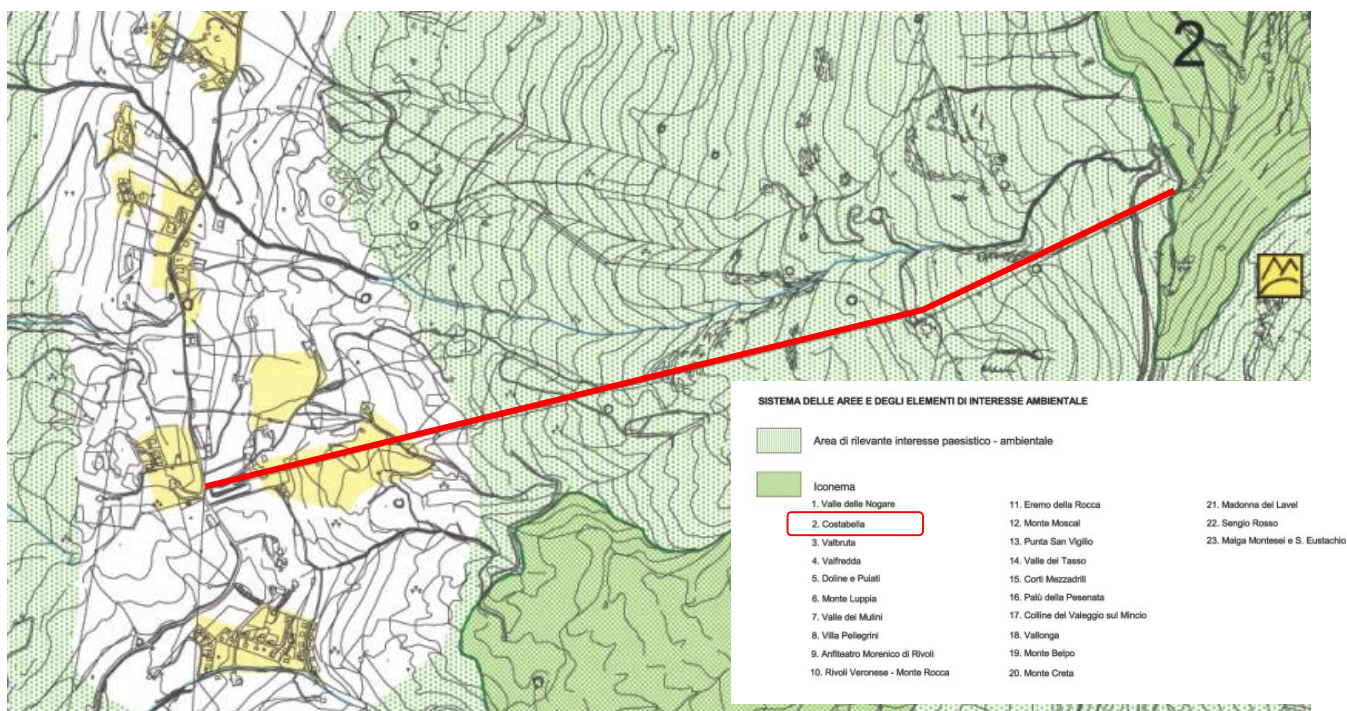


Figura 4/II: Sistema ambientale - Piano d'area Garda Baldo

## PIANO DI ASSETTO DEL TERRITORIO.

Come risulta dall'estratto del P.R.G. vigente del Comune di San Zeno di Montagna, l'area ricade in Zona

“E” di tipo agricolo, parti del territorio destinate alla produzione agricola ed alle attività connesse, sottozona “E1”, aree caratterizzate da una produzione tipica e specializzata, ed è disciplinata dall’art. 21 delle N.T.A.

### SISTEMA INFORMATIVO TERRITORIALE AMBIENTALE E PAESAGGISTICO “S.I.T.A.P”.

Nello specifico dell’area in esame il Vincolo ambientale ai sensi del D. lgs. 42/2004 è determinato:

- Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.136 e 157:
  - aree e dei beni sottoposti a vincolo paesaggistico (dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice) e già tutelati ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939 la zona sul lago di Garda sita nel Comune di Castelnuovo Veronese GU n° 335 del 28/12/1963 con dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Castelnuovo (art. 136 del D. lgs. 42/2004).
- Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.142:
  - le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare ;
  - boschi;
  - aree di rispetto corpi idrici.

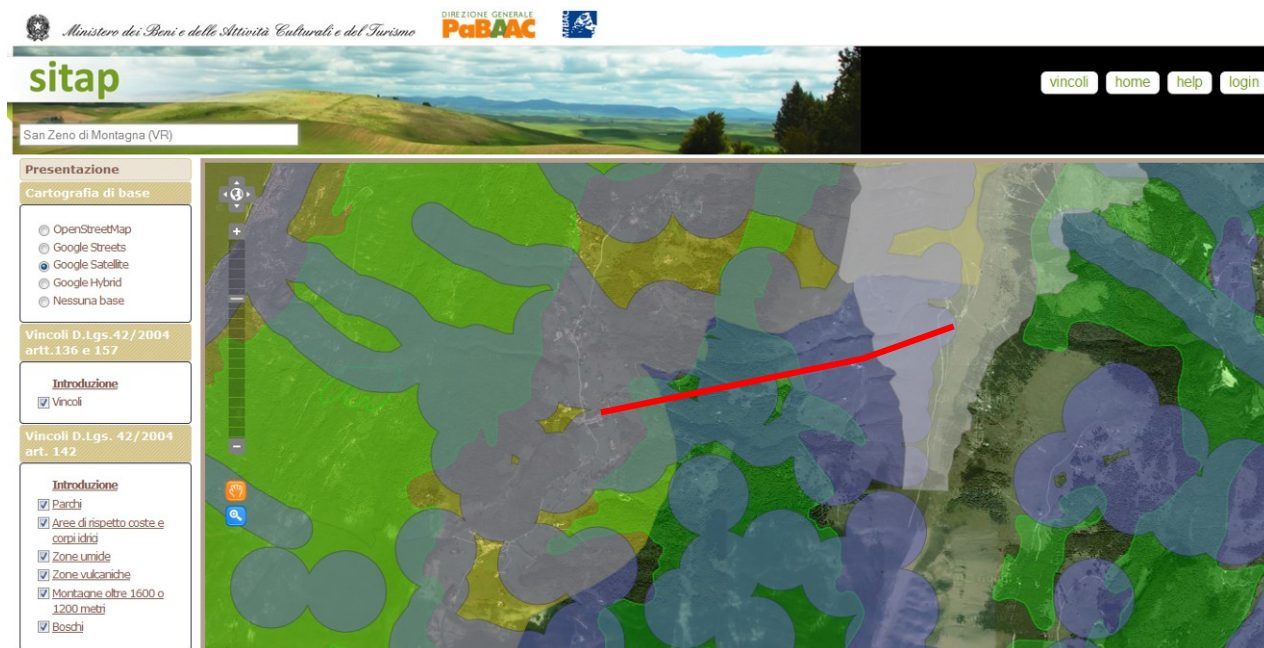


Figura 4/III: Vincoli ambientali – S.I.T.A.P

Il “SITAP”, Sistema Informativo Territoriale Ambientale e Paesaggistico, è una banca dati a riferimento geografico su scala nazionale, messa a disposizione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, nella quale sono catalogate le aree sottoposte a vincolo paesaggistico dichiarate di notevole interesse pubblico dalla legge n. 1497 del 1939 e dalla legge n. 431 del 1985 (oggi ricomprese nel decreto legislativo numero 42 del 22 gennaio 2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio").

Per quanto riguarda i beni paesaggistici la banca dati contiene informazioni relative a:

- elementi tutelati ai sensi della legge numero 1497 del 1939 (oggi Parte Terza, articolo 136, del

Codice dei beni culturali e del paesaggio) di cui è possibile visualizzare anche i testi dei decreti, nei casi in cui questi siano disponibili;

- aree di rispetto di 150 metri dalle sponde dei fiumi, torrenti, e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle Acque Pubbliche e di 300 metri dalla linea di battigia costiera del mare e dei laghi, vincolate ai sensi della citata legge numero 431 del 1985, oggi articolo 142 del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- aree al di sopra dei 1200 metri per gli Appennini e i rilievi delle isole e dei 1600 metri per le Alpi, vincolate ai sensi dell'articolo 142, lettera D del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- aree relative ai ghiacciai e ai circhi glaciali, vincolate ai sensi dell'articolo 142, lettera E del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- parchi e riserve nazionali o regionali, vincolati ai sensi dell'articolo 142, lettera F del Codice dei beni culturali e del paesaggio e tutte le altre tipologie di area naturale protetta (livello fornito dal Ministero dell'Ambiente);
- aree boscate acquisite dalle carte di uso del suolo disponibili al 1987 (per ogni regione sono state acquisite in base alle cartografie disponibili), tutelate ai sensi dell'articolo 142, lettera G del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici, tutelate ai sensi dell'articolo 142, lettera H del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- zone umide individuate ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica numero 488 del 1976 individuate su cartografia IGMI 1:25.000, tutelate ai sensi dell'articolo 142, lettera I del Codice dei beni culturali e del paesaggio;
- aree vulcaniche tutelate ai sensi dell'articolo 142, lettera L del Codice dei beni culturali e del paesaggio. Tali aree sono state individuate sulla cartografia Ufficiale 1:25.000 dalla cartografia raccolta presso gli enti competenti;
- zone di interesse archeologico vincolate ai sensi dell'articolo 142, lettera M del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Nello specifico dell'area in esame il Vincolo ambientale ai sensi del D. lgs. 42/2004 è determinato:

➤ Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.136 e 157:

- aree e dei beni sottoposti a vincolo paesaggistico (dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice) e già tutelati ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939 la zona sul lago di Garda sita nel Comune di Castelnuovo Veronese GU n° 335 del 28/12/1963 con dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona di Castelnuovo (art. 136 del D. lgs. 42/2004).

➤ Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.142:

- le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare ;
- boschi;
- aree di rispetto corpi idrici.

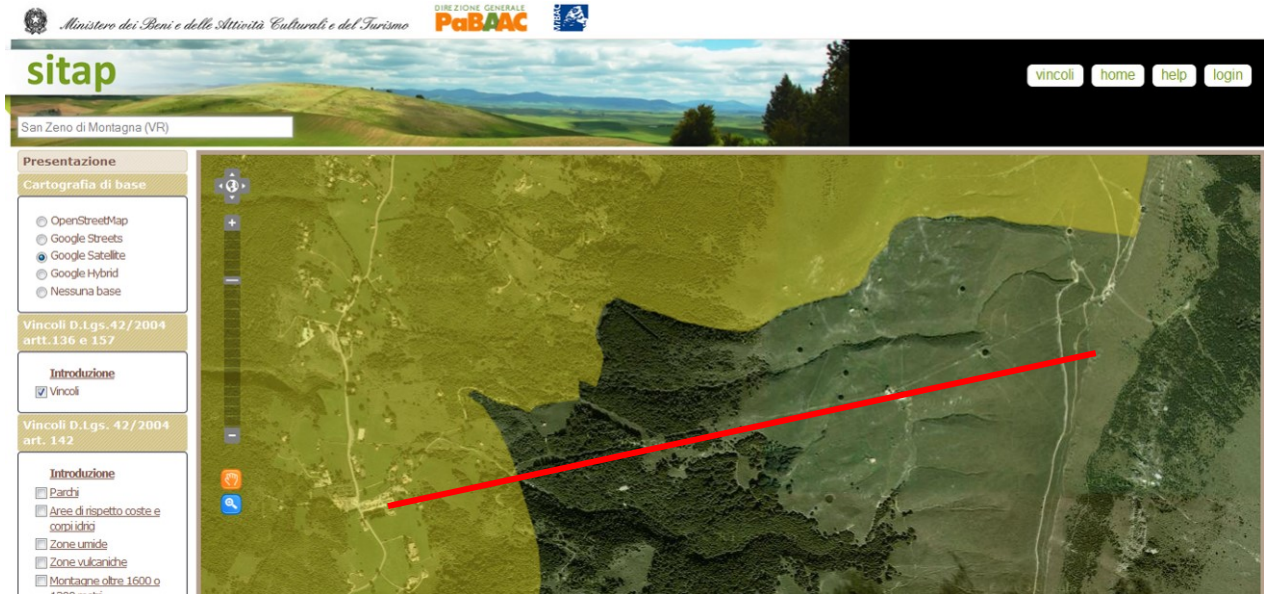
Nelle successive figure estratte dalla cartografia disponibile dal SITAP, viene rappresentato il tracciato della nuova Telecabina raffrontato con i vincoli paesaggistici del D.lgs 42/2004 elencato in precedenza.

## **5.1 Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.136 e 157**

I Vincoli individuati dalla D.Lgs 42/2004 agli artt. 136 e 157 sono le aree e i beni sottoposti a vincolo paesaggistico (dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice) e

già tutelati ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939.

Nella figura sottostante viene individuato il limite del Vincolo ambientale paesaggistico e il tracciato della nuova Telecabina.



Estratto da SITAP – individuazione limite vincolo D.Lgs.42/2004 artt. 136 e 157

## 5.2 Vincoli D.Lgs. 42/2004 art. 142

I Vincoli individuati dalla D.Lgs 42/2004 all' art. 42, riguarda il complesso dei beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'articolo 142 c. 1 del Codice (come originariamente introdotti dalla legge n. 431/1985), con esclusione dei beni di cui alle lettere e) (ghiacciai e circhi glaciali), h) (aree assegnate ad università agrarie o gravate da usi civici) ed m) (zone di interesse archeologico).

Nelle figure sottostanti vengono individuati i limiti dei diversi Vincolo ambientale paesaggistico dettati dall'art. 142 della D.Lgs 42/2004 e insistenti nel territorio in esame e il tracciato della nuova Telecabina.

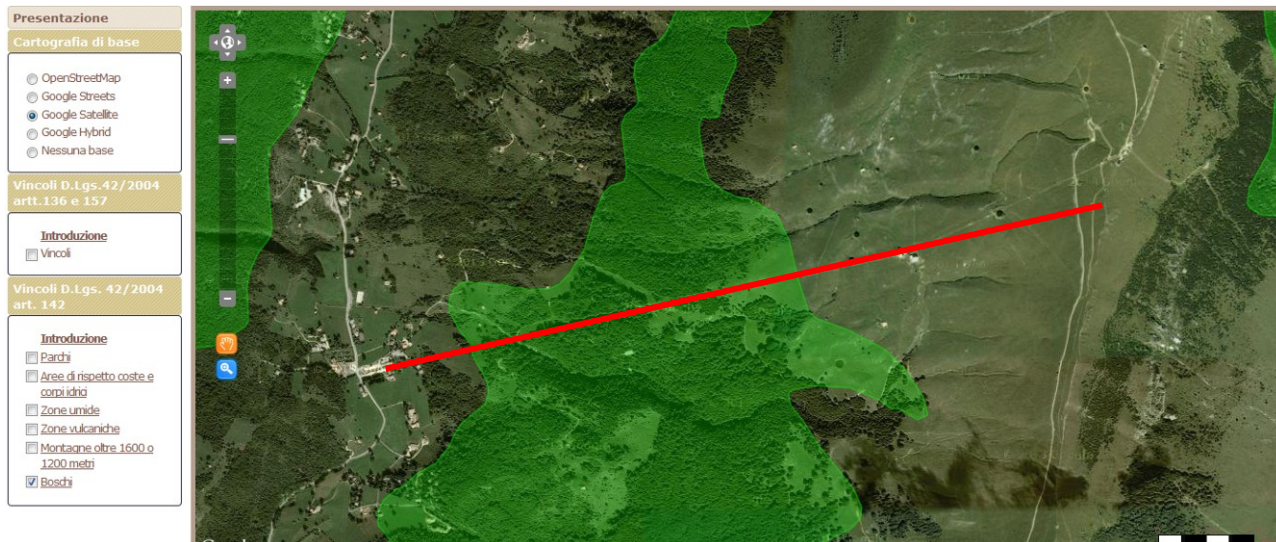
- **Vincolo D.Lgs 42/2004 art 142: le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole.**



Estratto da SITAP – individuazione limite vincolo D.Lgs.42/2004 art. 142 – MONTAGNE OLTRE I 1600 O 1200 m

- **Vincolo D.Lgs 42/2004 art 142: Boschi**

Il vincolo tutela i beni forestali anche attraverso il recupero alla forestazione di terreni nudi, cespugliati o comunque abbandonati e non utilizzabili per altre produzioni agricole o zootecniche. Il vincolo è finalizzato alla tutela naturalistica, alla protezione idrogeologica, di ricerca scientifica, di funzione climatica e turistico ricreativa, oltrechè produttiva.

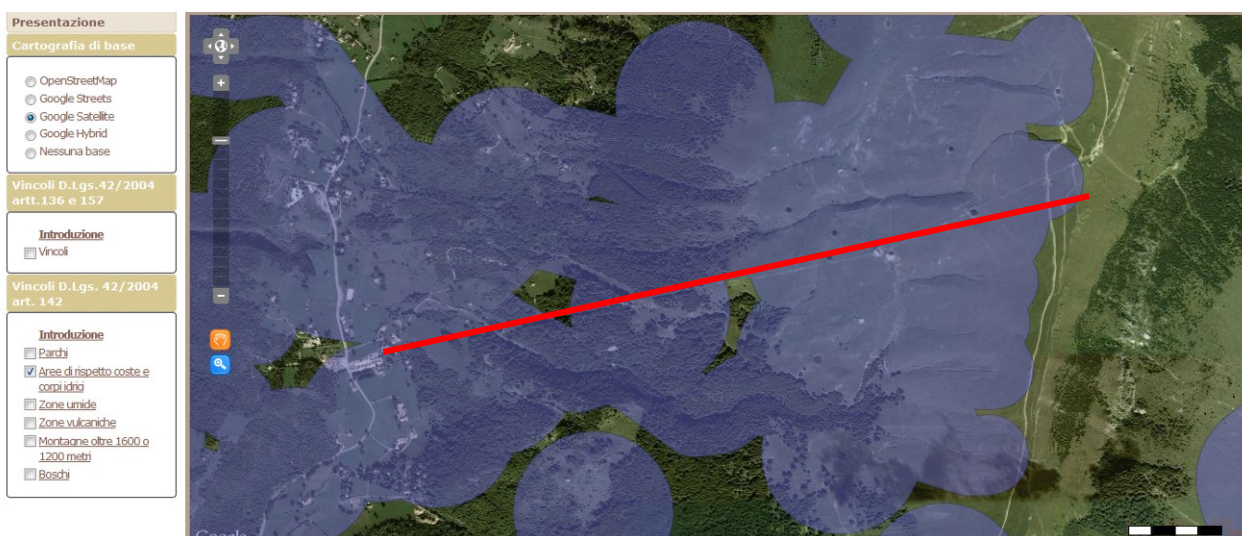


Estratto da SITAP – individuazione limite vincolo D.Lgs.42/2004 art.142 – BOSCHI

- **Fiumi, torrenti e i corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (fascia di rispetto di 150 m (aree di rispetto ex lege 431/85))**

Sono vincolati i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.

Obiettivo è la tutela del sistema e paesaggio fluviale al fine di preservarlo da distruzione o modifiche che possano recare pregiudizio al valore paesaggistico.



Estratto da SITAP – individuazione limite vincolo D.Lgs.42/2004 art.142 –

**FIUMI, I TORRENTI E I CORSI D'ACQUA ISCRITTI NEGLI ELENCHI DELLE ACQUE PUBBLICHE  
FASCIA DI RISPETTO DI 150 M (AREE DI RISPETTO EX LEGE 431/85)**



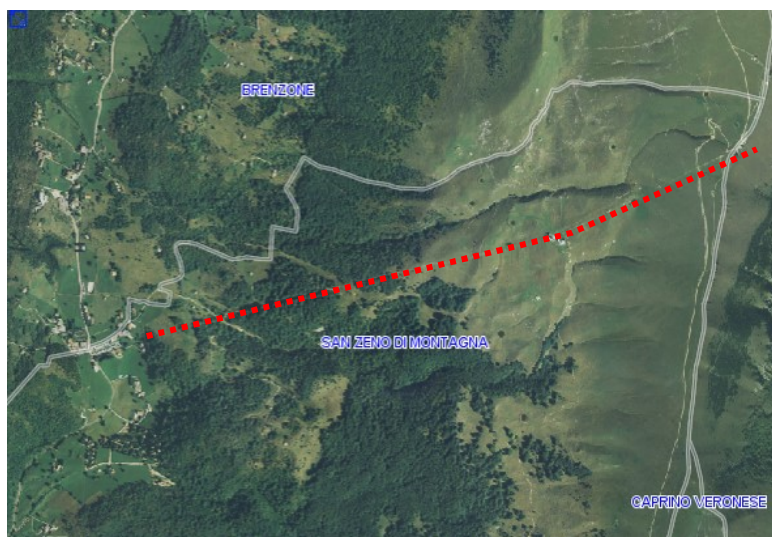
## 6 ANALISI DELLO STATO ATTUALE AREA INTERVENTO

L'area interessata dal progetto è costituita da un impianto di risalita a fune e sono già presenti strutture edilizie a supporto dell'impianto stesso. Il contesto paesaggistico è costituito dalla maggior parte da terreno agricolo ad uso pascolo ed in parte in parte ad uso bosco.

Il terreno ha un andamento pendente con un andamento est-ovest con un dislivello di quasi 800m.

### 6.1 Impianto di risalita attuale

L'impianto attuale di risalita è costituito da una cabinovia biposto aperta (cestovia) e da una seggiovia monoposto e si espande sul territorio del Comune San Zeno di Montagna.



*Estratto da S.I.T.P Sottosistema Informatico Territoriale Provinciale – Provincia di Verona*

La lunghezza complessiva degli impianti attuali è di oltre 3 chilometri per raggiungere 1.550 metri sul livello del mare con la prima tratta e oltre 1.800 metri s.l.m. con la seconda.

### 6.2 Impianti e strutture esistenti

Gli impianti esistenti presentano due tipologie distinte:

- il primo tratto, denominato "Prada-Ortigaretta", è costituito da una telecabina biposto (bidonvia) ad attacco fisso e copre una distanza di circa 2 km fino al Baito Turri (quota 1550 m) ad una velocità di 1.5 m/s, percorrendo un dislivello di 535 m in circa 22 minuti. La stazione di partenza è localizzata a Prada in corrispondenza della strada provinciale (SP9) ad una quota di circa 1000 m. Adiacente alla zona di partenza insiste un appezzamento, di proprietà della società, adibito a parcheggio con capacità di c.a 200 posti auto: la pavimentazione è in terreno battuto, sprovvista di segnaletica a terra per la regolamentazione del posteggio e priva di pendenze per lo scolo e la raccolta delle acque meteoriche.



*Telecabina biposto (bidonvia) "Prada-Ortigaretta"*

- il secondo tratto, denominato "Ortigaretta-Costabella", più breve, è invece una seggiovia monoposto, di lunghezza pari a 955 m. I 273 m di dislivello vengono percorsi in quasi 11 minuti, ad una velocità costante di 1.5 m/s. La linea termina in prossimità del rifugio Fiori del Baldo a quota 1850 m: da qui è possibile salire a piedi fino al rifugio Chierego e alla chiesetta Costabella, posti più a monte. Il suddetto impianto si posiziona in successione della bidonvia denominata "Prada – Ortigaretta" che da Prada sale sin al Baito Turri.



*Seggiovia monoposto (seggiovia) "Ortigaretta Costabella"*

Allo stato attuale insistono ancora sul territorio due sciovie che venivano utilizzate durante la stagione invernale:

- Sciovia monoposto denominata "Baby 2" con una lunghezza complessiva pari a 210 m ed un dislivello pari a 59 m motrice alla stazione di valle e tenditrice alla stazione di monte; numero di sostegni 5 Attualmente l'impianto è completo per quanto riguarda le stazioni ed i sostegni ma è privo della fune traente e dei traini. L'ultima stagione di esercizio è stata presumibilmente quella invernale del 1998/1999. Di seguito si riportano due fotografie da lontano.



*Sciovia "Baby2"*

- Sciovia monoposto denominata "Ortigaretta - Costabella" con una lunghezza complessiva pari a 370 m ed un dislivello pari a 100 m motrice alla stazione di monte e tenditrice alla stazione di valle; numero di sostegni 7. Attualmente l'impianto è completo per quanto riguarda le stazioni, i sostegni e la fune traente ma è privo dei traini. L'ultima stagione di esercizio è stata presumibilmente quella invernale del 1998/1999. Di seguito si presenta una foto.



*Sciovia "Ortigaretta-Costabella"*

In località Ortigaretta presso la stazione di arrivo della telecabina biposto e la partenza della seggiovia monoposto è presente anche un edificio adibito a magazzino, officina/manutenzione per tutto il parco impianti e ricovero dei mezzi battipista al piano inferiore.

Lo sbarco a monte e prossimo al Baito Turri, laddove vi è un punto di ristoro.



*Edificio adibito a deposito, magazzino e ricovero battipista.*

Attualmente la successione dei due impianti contigui consente lo sbarco e l'imbarco presso il Baito Turri laddove vi è un punto di ristoro. La possibilità della stazione intermedia consente inoltre all'utenza di percorrere i due tratti in diversi modi:

- scendere e percorrere a piedi il tratto finale fino al rifugio Fiori del Baldo che offre servizi di ristorazione;
- salire in quota fino alla stazione di monte, e scendere a piedi fino al Baito Turri dal quale si può prendere la bidonvia per scendere a valle.

## 7 ANALISI DEL TERRITORIO ED USO DEL SUOLO

### 7.1 Uso del suolo e analisi ambientale

Dai sopralluoghi effettuati è emerso che l'area di progetto, classificata dal CORINE LAND COVER come area sportiva e ricreativa.

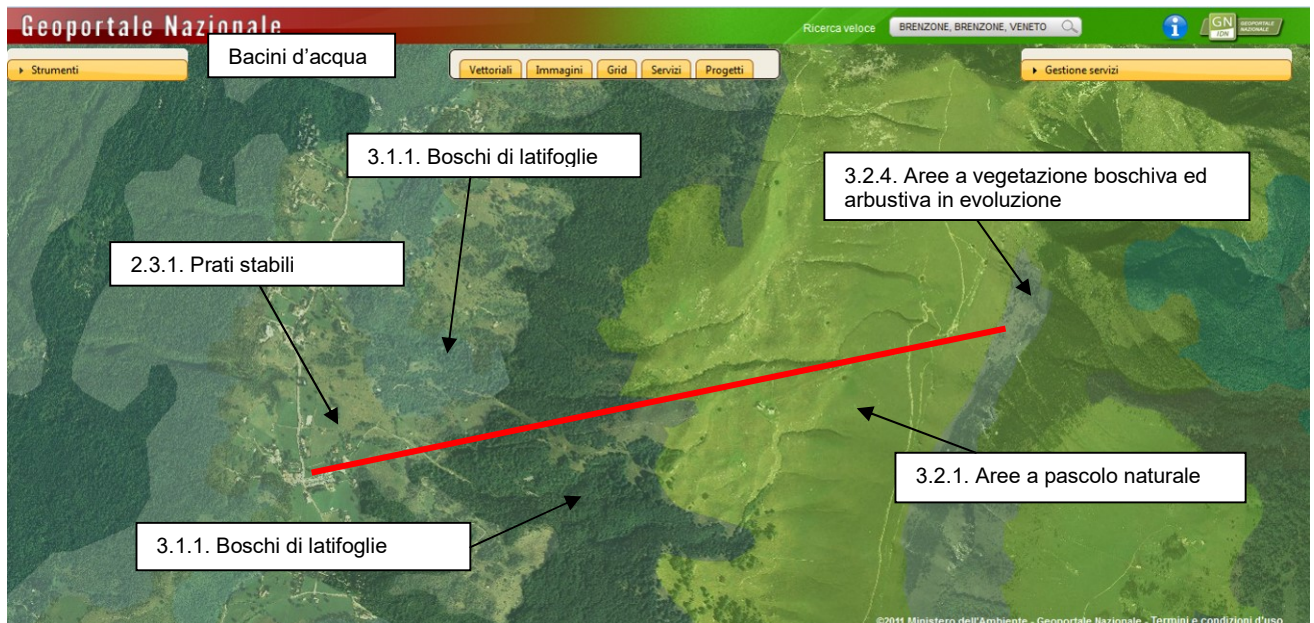
Attraverso l'uso di Cartografie in scala 1:10.000 della Foto aerea del 2011 e immagini estratte dal sito del GeoPortale Nazionale del Ministero dell'Ambiente, è stata approntata una Carta dell'Uso del Suolo in cui sono state individuate le principali categorie:

231 Prati stabili

311 Boschi di latifoglie

321 Aree a pascolo naturale

324 Aree a vegetazione boschiva ed arbustiva in evoluzione



Carta dell'uso del suolo

Il territorio interessato dalla realizzazione dell'opera occupa la parte superiore del versante occidentale del Monte Baldo, dall'abitato di San zeno di Montagna, ubicato ad una quota di 600 m s.l.m., fino alla cresta del Monte Baldo, dove raggiunge la quota massima di 1.875 m s.l.m. in prossimità del rifugio Chiereo.

La connotazione morfologica è determinata dalla regolare pendenza del versante che costituisce il fianco anticlinale della catena del Monte Baldo.

Dal punto di vista fitoclimatico, estratto dalla relazione forestale allegata al progetto, la fascia più bassa del versante e con esposizione ad ovest dal punto di vista floristico si riscontra fino ad una quota indicativa di 900 m s.l.m., la presenza spontanea di una vegetazione caratterizzata da castagno, carpino nero, orniello e querce caducifoglie, cerro in particolare.

Per le favorevoli condizioni dei suoli, la plasticità ecologica del cerro e l'estesa presenza del carpino nero nella fascia altitudinale compresa fra i 600 e i 1.200 m s.l.m., presentano larga distribuzione nell'area in esame i consorzi misti di queste due specie, arricchiti di elementi termofili come l'orniello, la roverella, il ciavardello (*Sorbus torminalis*) e, nelle stazioni più favorevoli, il castagno e l'acero di monte. Nella fascia altimetrica superiore le tipologie forestali maggiormente rappresentate sono costituite in prevalenza da consorzi di latifoglie dominate dal faggio, che trova a queste il proprio optimum, favorito da un clima a carattere oceanico, con elevate precipitazioni ed elevati tenori di umidità atmosferica, a cui si associano, a seconda del piano altimetrico interessato, varie latifoglie e conifere.

## 8 VALUTAZIONI SUI CARATTERI DEL PAESAGGIO (STATO DI FATTO)

La descrizione dei caratteri paesaggistici del Contesto e dell'Ambito di intervento, è finalizzata a definire in sintesi i valori paesaggistici, secondo i principi di rilevanza ed integrità, considerando:

- sintesi dei valori storico - culturali
- sintesi dei valori ecologico - naturalistici
- sintesi dei valori percettivi

In riferimento ai seguenti parametri di lettura delle qualità paesaggistiche:

identità - diversità:	presenza di caratteri/elementi peculiari e distintivi (connotativi)
integrità:	permanenza dei caratteri peculiari e distintivi
qualità visiva:	presenza di particolari qualità sceniche – panoramiche
rarietà:	presenza di caratteri/elementi peculiari rari
stabilità:	capacità di conservare l'efficienza dei sistemi ecologici o di assetti antropici;

Le valutazioni sulla qualità, rischio e criticità, si concludono nella seguente tabella con una definizione della vulnerabilità del paesaggio considerato, sia del contesto che dell'ambito di intervento, quale premessa per le valutazioni di compatibilità degli interventi proposti.

**Sintesi dei rischi e delle criticità.** Parametri per una lettura del rischio e criticità del paesaggio:

- degrado: non vi è perdita, deturpazione di risorse naturali e di caratteri culturali, storici, visivi, morfologici, testimoniali;
- fragilità: non si riscontrano condizione di facile alterazione e distruzione dei caratteri connotativi;
- instabilità: non si riscontrano situazioni di instabilità delle componenti fisiche e biologiche o degli assetti antropici.

- sensibilità: i luoghi hanno la capacità di accogliere i cambiamenti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado;
- assorbimento visuale: i luoghi si prestano all'attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza diminuzione sostanziale della qualità sia visiva che ambientale.

## 9 L'INTERFERENZA DEL PROGETTO CON LA FORMAZIONE VEGETAZIONALE ESISTENTE<sup>1</sup>

Il tracciato di progetto ricalca sostanzialmente quello esistente, gli interventi da eseguire a carico delle formazioni vegetazionali descritte consisteranno nel solo taglio di pochi soggetti arborei e/o arbustivi che interferiscono con le operazioni di allestimento della linea, senza prevederne però l'estirpazione; pertanto al termine dei lavori i ricacci delle ceppaie andranno nuovamente a ricostituire la copertura vegetale. Infatti verrà utilizzata l'attuale rete viaria silvopastorale ed il buffer dell'esistente linea.

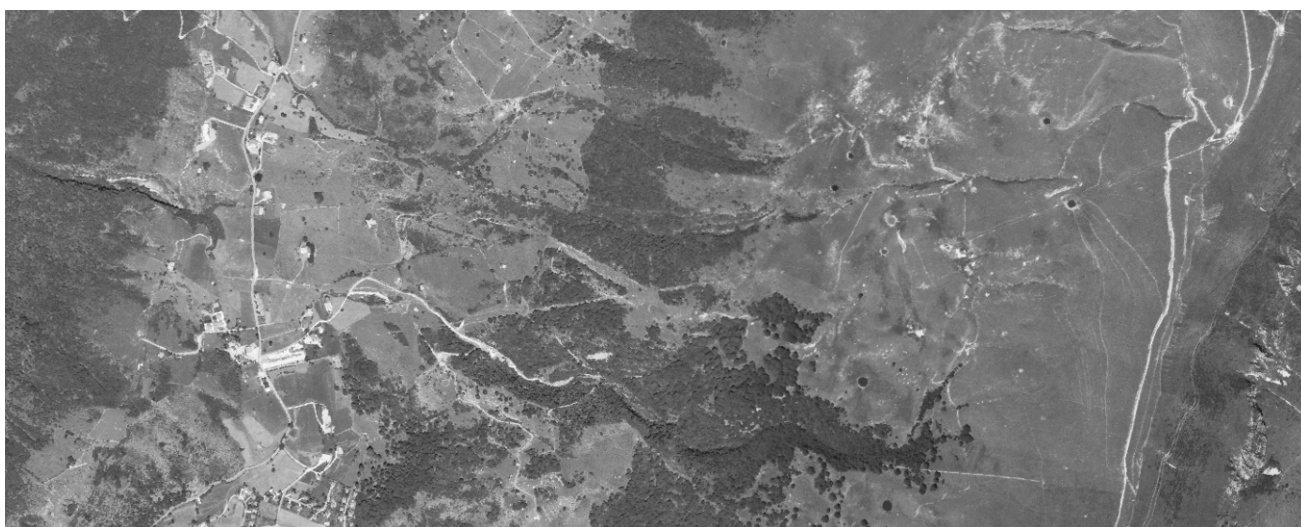
Non si prevede quindi di individuare misure compensative di cui all'art. 15 della L.R. 52/78 "Legge forestale regionale", come mod. dall'art.7 della L.R. 5/2005.

## 10 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Le riprese fotografiche riportate nell'allegato Documentazione fotografica a larga scala permettono una vista di dettaglio dell'area di intervento e una vista panoramica del contesto da luoghi pubblici o comunque di elevata frequentazione.

### **Analisi visiva dell'area studio**

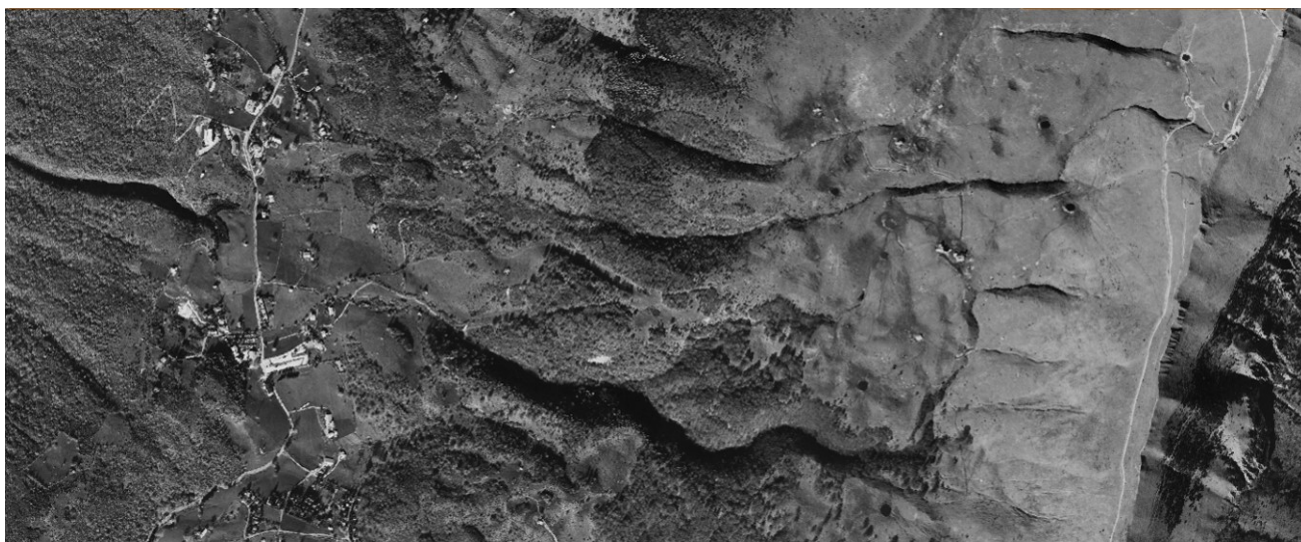
Lo studio delle tendenze evolutive del paesaggio è stato effettuato prendendo riferimento l'analisi temporali (1988– 2000 - 2006) e ha riguardato l'ambito paesistico all'intorno di Prada Alta.



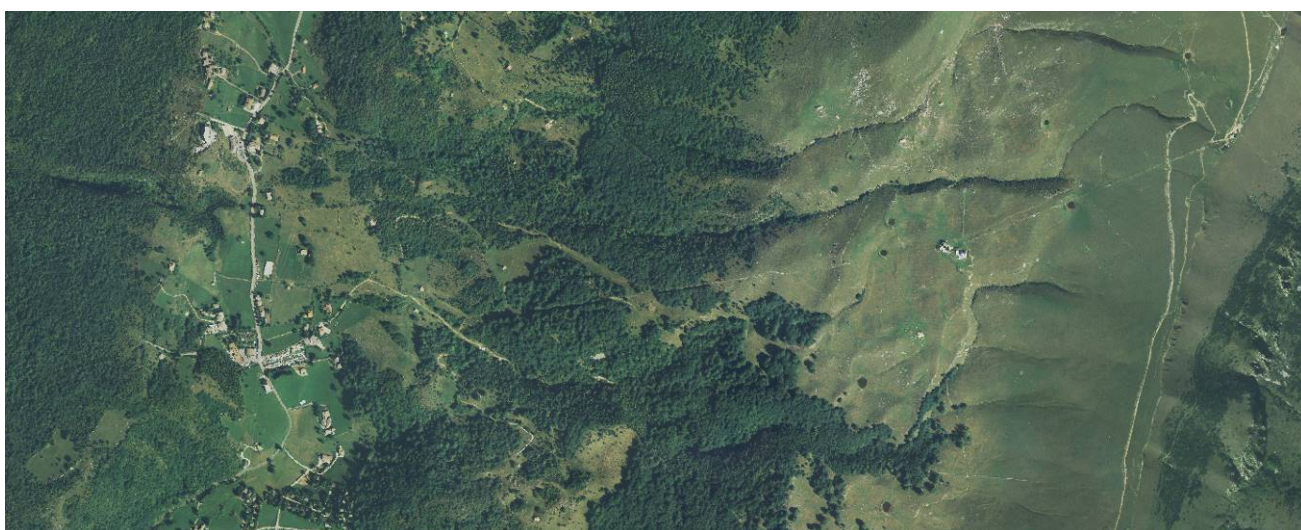
*Foto aerea 1988*

---

<sup>1</sup> Riferimento relazione forestale di progetto



*Foto aerea 1994 - 1996*



*Foto aerea 2006*

## PROGETTO

### 11 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede

- Demolizione della cestovia biposto ad attacco fisso, denominata “Prada - Ortigaretta” e sostituzione con nuova ed analoga cestovia biposto ad attacco fisso su stesso sedime della esistente;
- Demolizione della seggiovia monoposto ad attacco fisso, denominata “Ortigaretta – Costabella” e sostituzione con nuova seggiovia biposto ad attacco fisso su stesso sedime della esistente;
- Demolizione di tutte le sciovie presenti (dismesse da anni e reperti delle stagioni sciistiche).

### 12 CARATTERISTICHE DI PROGETTO E TIPOLOGIA COSTRUTTIVA

Il progetto prevede

**A. Demolizione della cestovia monoposto ad attacco fisso, denominata “Prada - Ortigaretta” e sostituzione con nuova ed analoga cestovia biposto ad attacco fisso su stesso sedime della esistente**



#### **La sostituzione sarà sullo stesso tracciato**

Dal punto di vista costruttivo l'impianto non presenta nessuna particolarità, in quanto vengono utilizzati i componenti tipici di una seggiovia a componenti certificati, sia per la linea che per le stazioni. Il tracciato è quello della vecchia cestovia biposto ed ha un andamento altimetrico e planimetrico estremamente regolare e quindi di caratteristiche morfologiche ben note ed esenti da problematiche, limitazioni o prescrizioni particolari: sono complessivamente previsti 19 sostegni : 17 in appoggio e 2 in ritenuta. Gli scavi previsti per la realizzazione dell'opera sono per la sostituzione degli attuali plinti di linea e corrisponde in circa 1210 mc . Il disavanzo dei 330mc corrispondenti al volume dei plinti (dopo i ritombamenti a nuove opere eseguite) sarà rimpiegato per riempire i buchi lasciati dalla demolizione/rimozione dei vecchi plinti.

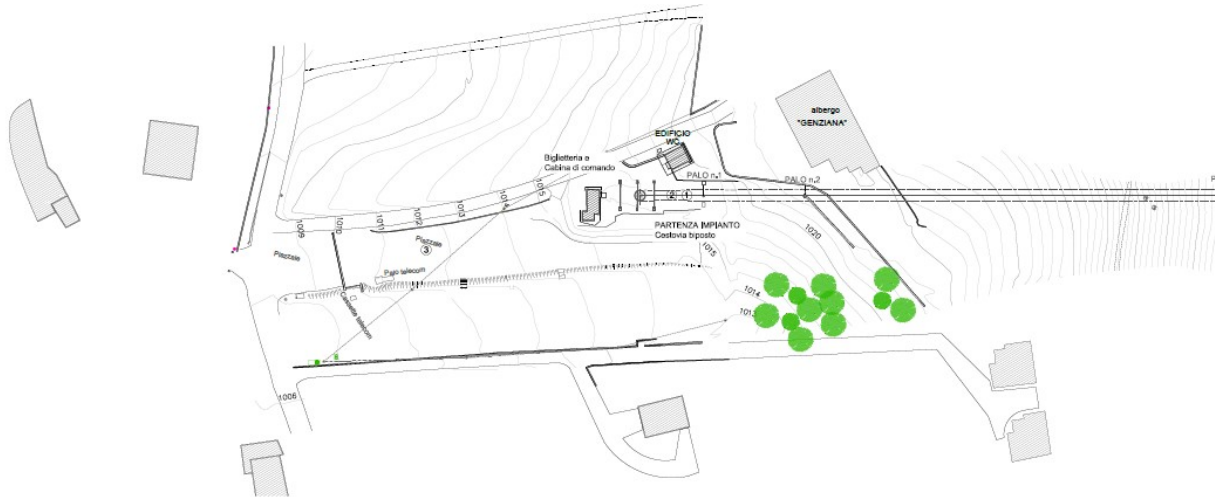
Il veicolo è un bidone biposto composta da un telaio in alluminio od acciaio (in funzione della tecnica costruttiva del fornitore finale), opportunamente sagomato, collegato al morsetto tramite un



braccio di sospensione in acciaio. Per l'esecuzione dei lavori si utilizzerà la viabilità esistente, ovvero nuovi traccioli lungo le zone di pascolo, fatto salvo procedere poi, al termine dei lavori, alla perfetta messa in pristino dei luoghi. Per le zone di lavori inaccessibili, l'approvvigionamento dei materiali ed attrezzature ed i montaggi saranno eseguiti con l'elicottero.

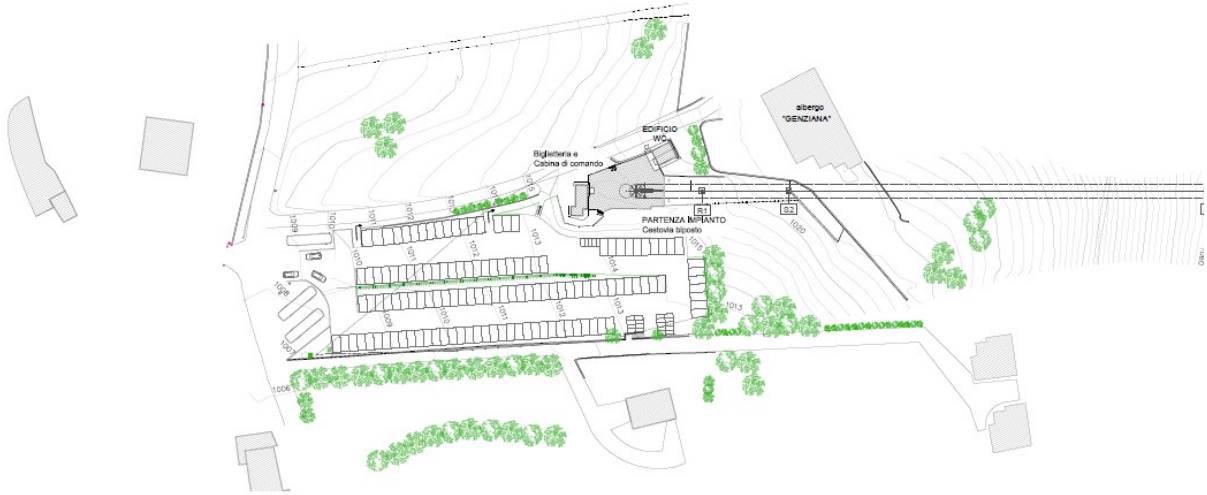
## STATO ATTUALE STAZIONE DI VALLE

PLANIMETRIA DELL'IMPIANTO DALLA STAZIONE DI VALLE AL PALO n.12  
scala 1:1000  
da quota 1013.96 a quota 1288.97 m.s.l.m.



## PROGETTO STAZIONE DI VALLE

PLANIMETRIA DELL'IMPIANTO DALLA STAZIONE DI VALLE AL PALO n.11  
scala 1:1000  
da quota 1013,96 a quota 1288,97 m.s.l.m.



### AREA A PARCHEGGIO

L'area a parcheggio sarà leggermente regolarizzata nel suo piano viabile a mezzo scarifica per compensare zone in leggera depressione e zone in leggero rilievo, ovvero semplicemente sistemata per meglio renderla fruibile al parcheggio. Il materiale scarificato sarà palleggiato nelle zone depresse: i movimenti terra si manterranno comunque inferiori ai 50cm e non vi sarà alcun conferimento a discarica di materiale in disavanzo dalle suddette lavorazioni. Le quote finali sul perimetro del parcheggio non subiranno alcuna modifica rispetto l'attuale. La stessa superficie non sarà pavimentata in asfalto ma stabilizzata con legante senza segnaletica orizzontale. L'indicazione degli stalli in planimetria avrà puro scopo illustrativo del numero di posti auto che si possono ricavare: si ottengono ca. 120 posti auto di cui 3 dedicati ai diversamente abili e situati in adiacenza alla relativa rampa di accesso al marciapiede.

L'accesso pedonale al piano d'imbarco, a partire dal parcheggio, è realizzato con due rampe inclinate, entrambe in stabilizzato non legato, l'una di pendenza < 8% per i portatori di H e l'altra di pendenza media 18%. All'esterno del parcheggio saranno ricavati n. tre parcheggi per pullman.

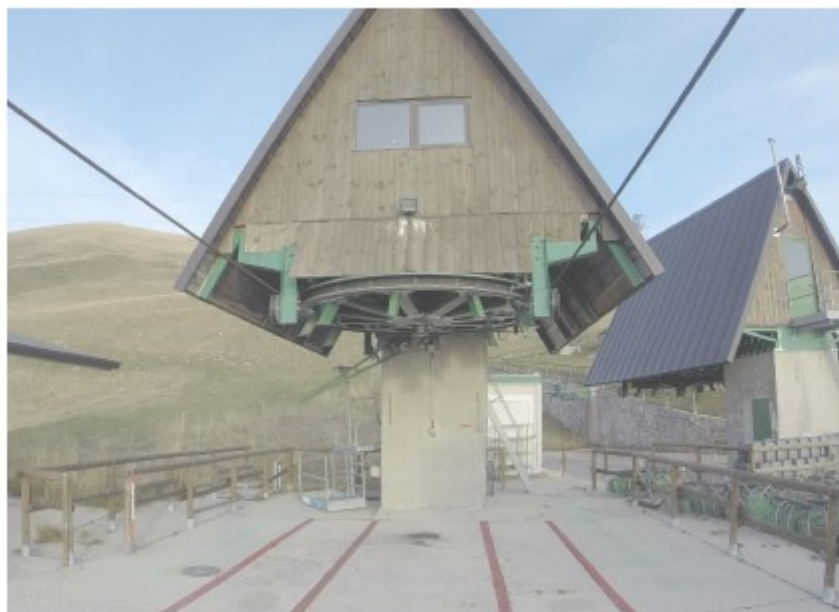
PLANIMETRIA DI DETTAGLIO AREA PARCHEGGIO - STATO DI PROGETTO - scala 1:250



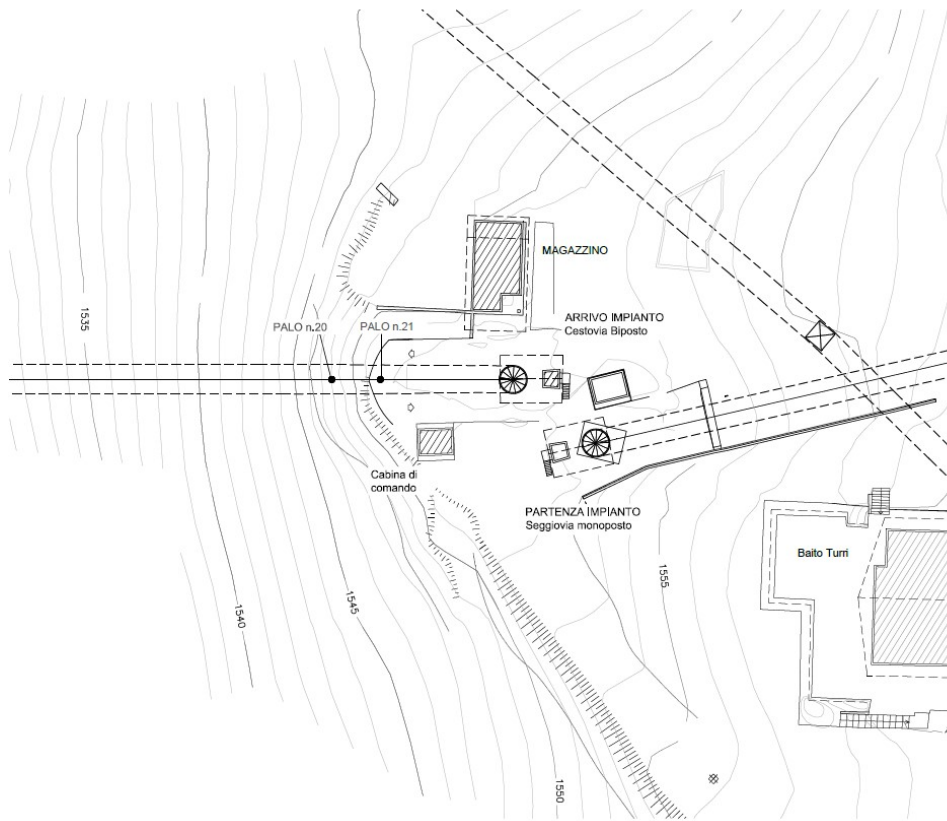
MATERIALI	
	PAVIMENTAZIONE IN STABILIZZATO
	PAVIMENTAZIONE IN CONGLOMERATO BITUMINOSO
	AREA A VERDE
	PARAPETTO IN LEGNO DI CASTAGNO Montanti verticali di altezza almeno 1,1 m fuori terra e diam. 16 cm con interasse 2,00 m. Corrimano e due correnti diam. 16 cm.
	PAVIMENTAZIONE IN MATTONELLE IN CLS

## STATO ATTUALE STAZIONE DI MONTE

### STAZIONE DI MONTE ②



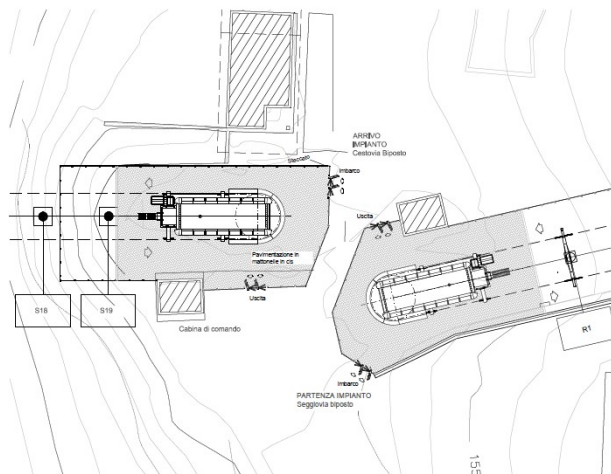
PLANIMETRIA STAZIONE DI MONTE CESTOVIA - STATO ATTUALE -  
scala 1:500



PROFILO LONGITUDINALE DELL'IMPIANTO DAL PALO n.12 ALLA STAZIONE DI MONTE  
scala 1:1000  
da quota 1282.63 a quota 1552.39 m.s.l.m.

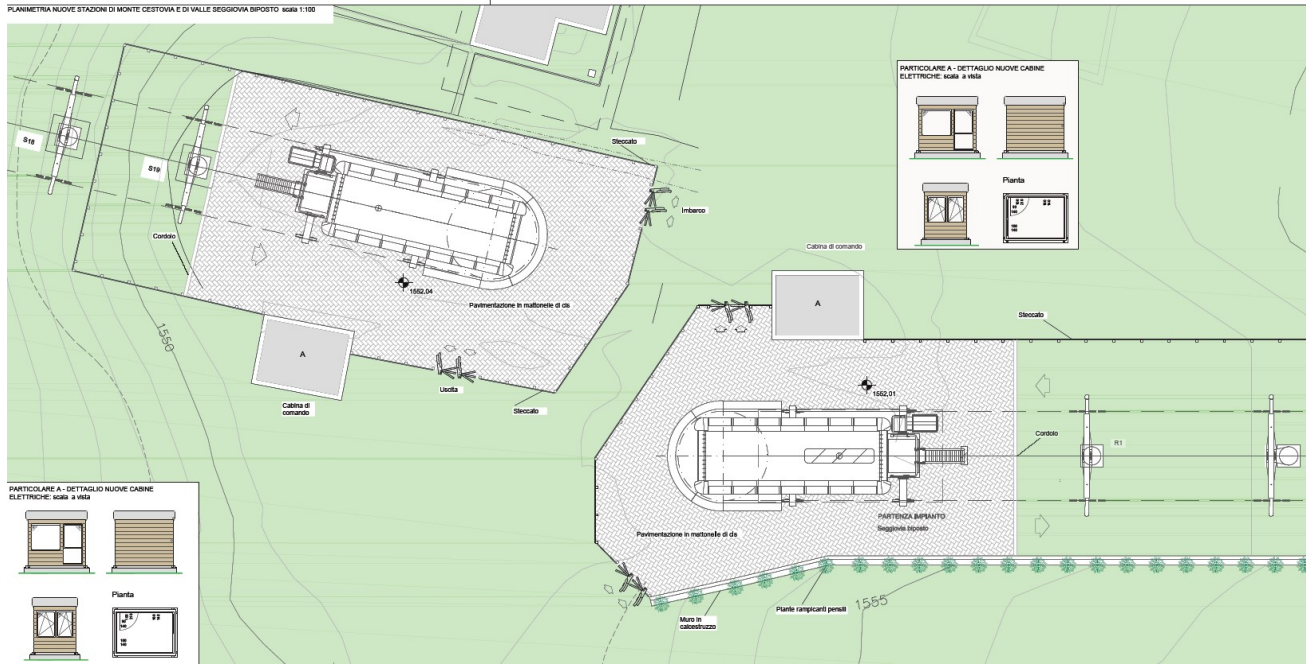
PROGETTO STAZIONE DI MONTE

PLANIMETRIA DI DETTAGLIO CON LE NUOVE STAZIONI DI MONTE CESTOVIA E DI  
VALLE SEGGIOVIA BIPOSTO - scala 1:250 -

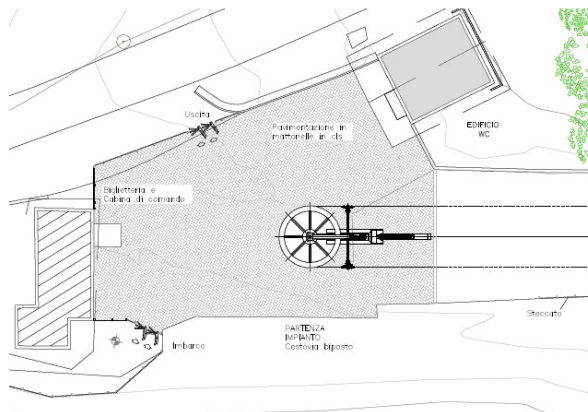


PROFILO LONGITUDINALE DAL PALO n.11 ALLA STAZIONE DI MONTE  
scala 1:1000  
da quota 1282.63 a quota 1552.39 m.s.l.m.

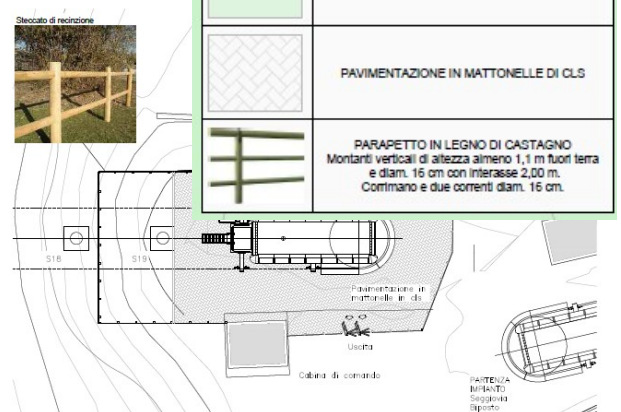
PLANIMETRIA NUOVE STAZIONI DI MONTE CESTOVIA E DI VALLE SEGGIOVA BIPOSTO scala 1:150



PLANIMETRIA STAZIONE DI VALLE CESTOVIA  
scala 1:200

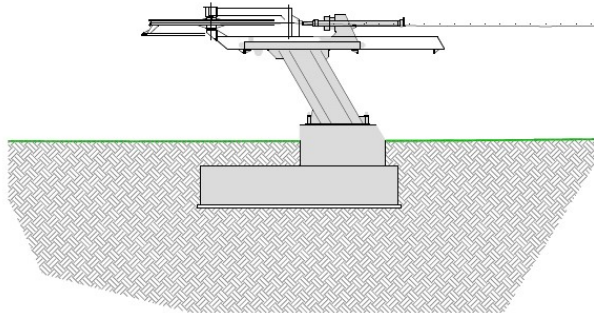


PLANIMETRIA STAZIONE  
scala 1:200

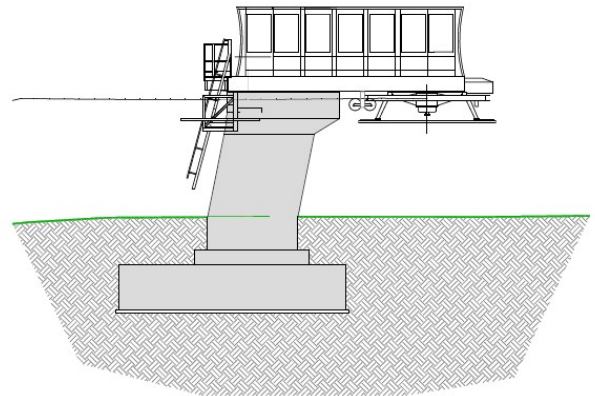


MATERIALI	
	AREA A VERDE
	PAVIMENTAZIONE IN MATTONELLE DI CLS
	PARAPETTO IN LEGNO DI CASTAGNO Montanti verticali di altezza almeno 1,1 m fuori terra e diam. 16 cm con interasse 2,00 m. Corrimano e due correnti diam. 16 cm.

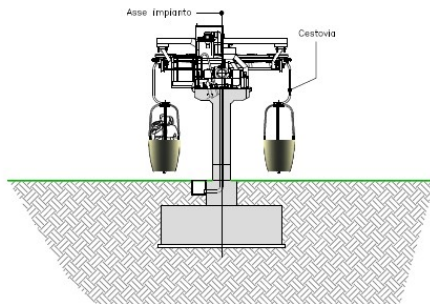
SEZIONE STAZIONE DI VALLE CESTOVIA  
scala 1:100



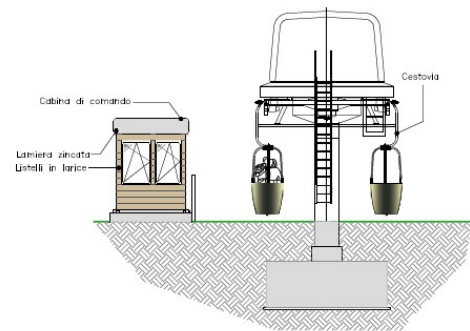
SEZIONE STAZIONE DI MONTE CESTOVIA  
scala 1:100



SEZIONE STAZIONE DI VALLE CESTOVIA  
scala 1:100



SEZIONE STAZIONE DI MONTE CESTOVIA  
scala 1:100



Verrà realizzato poi un piccolo sentiero di che permette di raggiungere comodamente il Baito Turri. La stazione è posizionata a quota 1550.00 m s.l.m. e sarà dotata di cabina di comando affacciata sul piano d'imbarco. Strutturalmente è analoga alla stazione di valle e di monte. Contestualmente ai lavori di realizzazione della stazione intermedia si prevede la rimozione del traliccio dell'alta tensione che si trova subito a monte delle stazioni di scambio bidonvia-seggiovia e l'interramento della linea aerea relativa alle due campate comprese tra il traliccio posizionato dietro il Baito Turri e quello che si trova in posizione nord rispetto alle stazioni.



*Traliccio della media tensione situato subito a monte delle stazioni di scambio tra bidonvia e seggiovia.*

**B. Demolizione della seggiovia biposto ad attacco fisso, denominata “Ortigaretta – Costabella” e sostituzione con nuova seggiovia biposto ad attacco fisso su stesso sedime della esistente. Demolizione di tutte le sciovie presenti (dismesse da anni e reperti delle stagioni sciistiche).**



Il progetto di sostituzione si riferisce alla realizzazione di una seggiovia biposto con seggiole biposto aperte, a sostituzione dell'attuale seggiovia monoposto, giunta ormai al termine della sua vita tecnica: la sostituzione sarà sullo stesso tracciato la demolizione della particolarità, in quanto vengono utilizzati i componenti tipici di una seggiovia a componenti certificati, sia per la linea che per le stazioni.

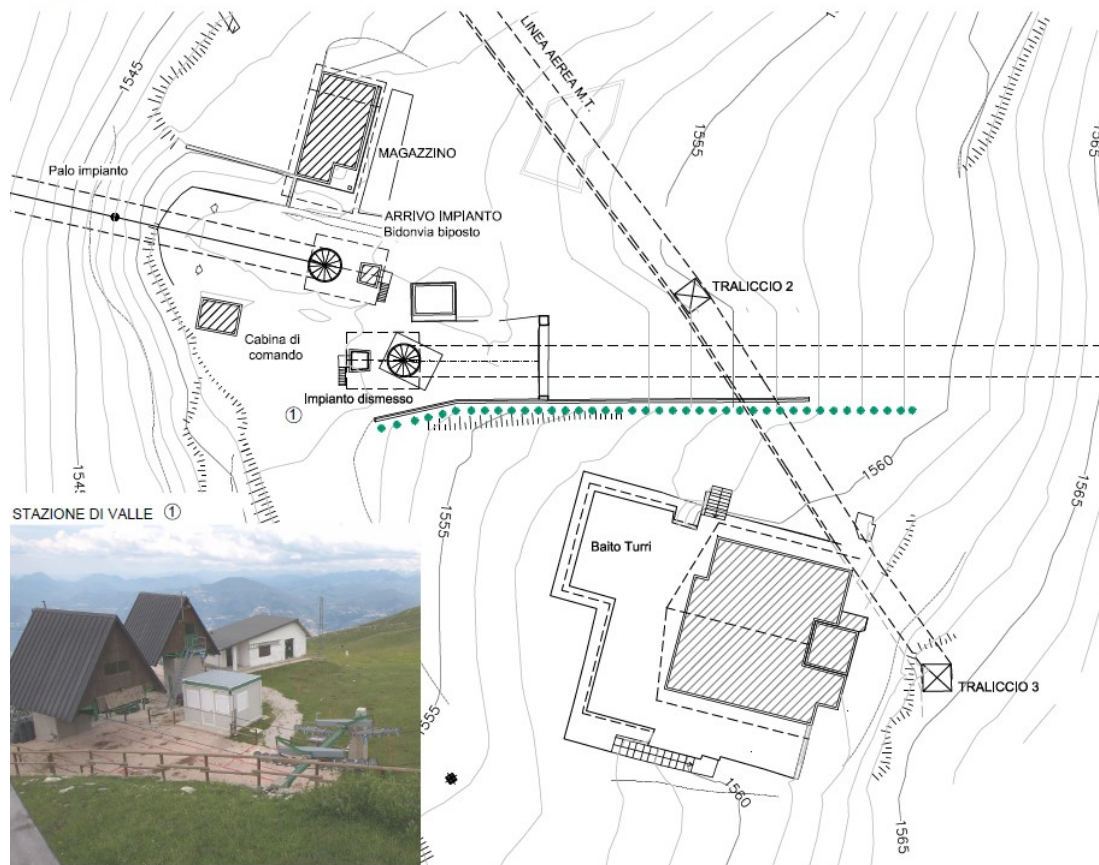
L'impianto è previsto per il trasporto invernale estivo e promiscuo, con portata massima di 1.200 p/h alla velocità di esercizio nominale di 2.50 m/sec. Per l'uso estivo ed invernale la portata si ridurrà a 900 p/h con velocità di esercizio di 1,875 m/sec.

La stazione di valle è del tipo “motrice fissa” con struttura metallica ed in cemento armato. La stazione di monte è del tipo “rinvio e tensione” con sbarco utenti sotto ruota.

Il sistema di tensione è del tipo idraulico con cilindro di tensione e relativa centralina di controllo, secondo una tecnologia costruttiva ormai consolidata e normalmente utilizzata. Il tracciato è quello

della vecchia seggiovia monoposto ed ha un andamento altimetrico e planimetrico estremamente regolare : sono complessivamente previsti 12 sostegni : 9 in appoggio e 3 in ritenuta

PLANIMETRIA STAZIONE DI VALLE SEGGIOVIA BIPOSTO - STATO ATTUALE -  
scala 1:500



STAZIONE MOTRICE A VALLE

La stazione motrice “fissa” è formata da due parti distinte, una in cemento fortemente armato per le strutture di ancoraggio ed una in acciaio titolato per le strutture in elevazione. La copertura viene realizzata con pannelli in policarbonato e pannelli in lamiera autoportante.

La struttura in c.a. è formata da una stele centrale in elevazione e relativo blocco di fondazione interrato al di sotto del piano stazione. In sommità della stele viene ancorata la struttura metallica che sostiene l'argano motore composto dal complesso dei motori, riduttore, freni e ruota motrice. Il telaio di forza della struttura sostiene inoltre la copertura realizzata con telaio in acciaio ed ampie finestrate in pannelli trasparenti in policarbonato ad alta resistenza (“tipo exan”). Alla struttura in c.a. è inoltre affidato il compito di contrastare l'azione orizzontale del tiro fune.

Una struttura in acciaio in lamiera piegata e saldata di grosso spessore costituisce le due travi longitudinali, collegate tra loro trasversalmente alle estremità in modo da realizzare un telaio piano ed orizzontale estremamente rigido. Sul telaio viene appoggiato ed ancorato l'intero argano motore. Le lamiere sono protette dalla corrosione mediante zincatura a caldo, esterna ed interna. L'insieme del pianale e della copertura costituisce la sala macchine per l'argano motore.



Alla sala macchine si accede dall'esterno tramite una scaletta posizionata sulla stele in calcestruzzo e quindi al di fuori delle aree interessate dai franchi laterali; all'interno un pavimento integrale in lamiera antisdrucciolo permette il comodo accesso alle macchine e l'esecuzione delle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria in qualsiasi condizione metereologica.

Si riporta una foto di riferimento presa come esempio, significativa e di riferimento della struttura a valle.

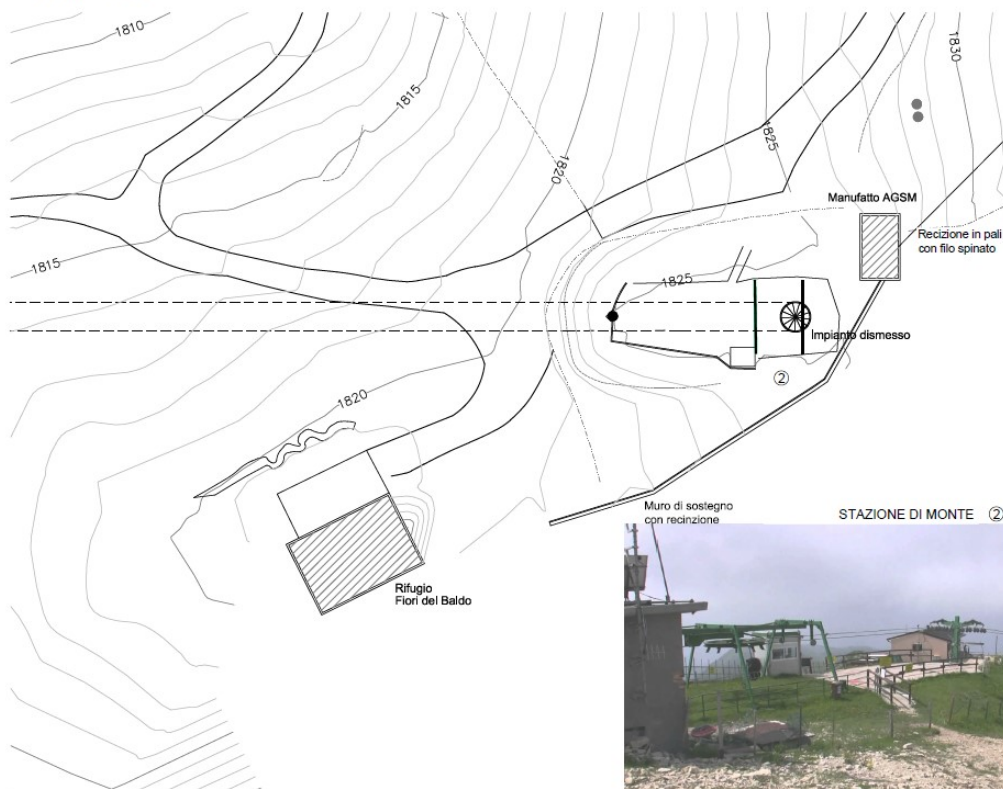


Foto ad esempio della struttura a valle

### STAZIONE TENDITRICE A MONTE

La stazione di rinvio è semplicemente composta da una stele centrale in calcestruzzo armato.

PLANIMETRIA STAZIONE DI MONTE SEGGIOVIA BIPOSTO - STATO ATTUALE -  
scala 1:500



Sopra la stele è fissata la struttura metallica per il sistema di tensione e ruota di rinvio. All'estremità anteriore della struttura metallica è fissata la traversa per le due rulliere di avanzamento. Mediante un cilindro idraulico e la relativa centralina di comando viene mantenuta la tensione nominale dell'anello di fune portane traente. La ruota di rinvio può quindi scorrere orizzontalmente essendo solidale alla trave orizzontale comandata dal cilindro idraulico.

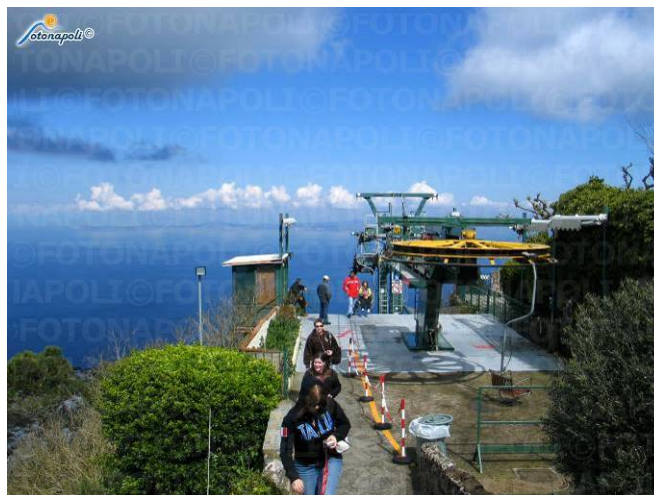
La ruota di rinvio, analogamente a quella motrice, è costituita da un disco in lamiera collegato all'interno con una corona mozzo, sede dei cuscinetti a rulli, all'esterno con una corona sede della guarnizione cedevole per il contatto con la fune p.t. La corona periferica è costituita da due piatti saldati per ottenere una forma a doppio T; le superfici esterne vengono lavorate alle macchine utensili. Il collegamento corona mozzo è assicurato da un disco di forte spessore posizionato con il proprio asse coincidente con quello del tiro fune e dalla presenza di 8 razze in lamiera piegata.

La puleggia ruota su cuscinetti a rulli orientabili, nel caso di un eventuale grippaggio si può effettuare il recupero dei viaggiatori in linea usufruendo di una bronzina di sicurezza interposta fra mozzo e perno.

La stele in c.a. è collegata alla base ad un plinto di fondazione in calcestruzzo armato che provvede, con il suo solo peso, a fornire la necessaria stabilità al ribaltamento e scorrimento conseguente al tiro fune agente. Anche in questo caso il dimensionamento del plinto di ancoraggio è eseguito secondo le note regole della scienza delle costruzioni ed in rispetto delle indicazioni fornite dall'indagine geologica sulla consistenza e capacità portante del terreno interessato.

Lo sgancio degli sciatori avviene in corrispondenza delle rulliere di avan-stazione ove appunto il piazzale cambia la sua pendenza per facilitare l'evacuazione verso la pista di discesa.

Si riporta una foto di riferimento presa come esempio, significativa e di riferimento della struttura a monte.



*Foto ad esempio della struttura a monte*

I sostegni di linea con funzione di appoggio sono del tipo a ritto centrale costruiti in lamiera piegata e saldata. La traversa è pure in lamiera piegata e saldata, collegata al sostegno con una

serie di bulloni. Il collegamento della base del sostegno alla fondazione in calcestruzzo avviene mediante imbullonatura ad otto tirafondi annegati nel calcestruzzo del plinto di fondazione.

I sostegni sono corredati di scala di accesso dotata di dispositivo anticaduta, maniglioni in sommità e pedane fisse per l'ispezione alle rulliere.

### **LAVORI EDILI PROPEDEUTICI AL POSIZIONAMENTO DELLA SEGGIOVIA**

Per posizionare la linea esattamente sull'asse attuale, dovranno essere rispettati dei franchi rispetto alle strutture esistenti, strutture che si configurano essere il muro di sostegno del Baito Turri ed il traliccio, rispettivamente alla destra e sinistra a salire lungo l'impianto.

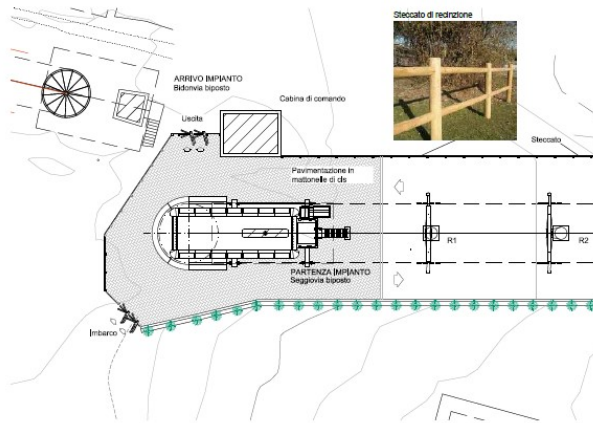
La distanza tra il nuovo ramo di salita a destra ed il muro risulta di m 1,73 circa. Essendo la larghezza della sedia pari a m 1,2 ne risulta che la distanza laterale tra la sagoma esterna del veicolo ed il muro sarà di  $(1,73 - 0,6) = 1,13 < 1,50$  (limite minimo da normativa). Ne consegue che il muro dovrà essere spostato verso monte di c.a 40cm e per tutto il tratto necessario al rispetto del franco di 1.50m.

La distanza invece tra il ramo sinistro ed il traliccio alla base risulta di 2,44 m: quindi il franco laterale risulta essere pari a  $2,44 - 0,6 = 1,84 > 1,50$ : rispettato. Tuttavia dal momento che, in posizione antistante la stazione di valle, dovrà eseguirsi lo sbancamento per garantire il franco sotto seggiola sul ramo sia di discesa che di salita, questo sbancamento interesserà probabilmente anche il piano di imposta del plinto del traliccio. Le soluzioni potranno essere due, o spostare allontanando il traliccio dalla linea dell'impianto di risalita, ovvero abbassare il plinto di fondazione (o intervenire con micropali di sostegno). Questo approfondimento dovrà essere eseguito in sede di progettazione successiva.

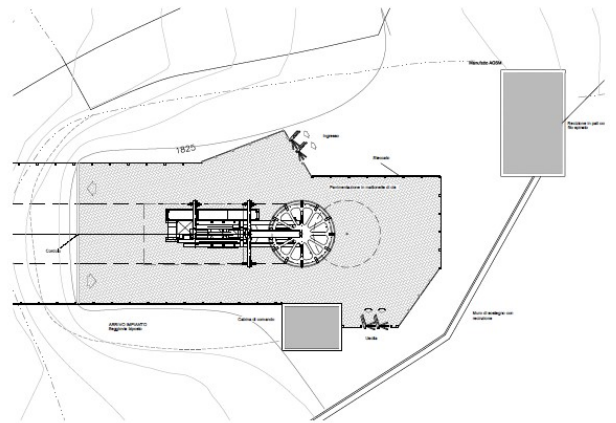
Il veicolo è una seggiola biposto composta da un telaio in alluminio od acciaio (in funzione della tecnica costruttiva del fornitore finale), opportunamente sagomato, collegato al morsetto tramite un braccio di sospensione in acciaio. Nella parte inferiore del telaio è fissato il sedile, di norma costituito da un telaio in alluminio o acciaio sul quale vengono fissati i piani di appoggio in materiale plastico con caratteristiche tali da assicurare buone doti di comfort per i passeggeri. Il sedile è ribaltabile ed è provvisto di paracolpi nella parte anteriore. La protezione anteriore è un tutt'uno con il poggiasci ed è fulcrata sulla sospensione; un sistema a contrappeso permette di mantenere solo le due posizioni limite, aperto o chiuso, facilitandone l'uso. In alternativa al sistema di contrappesatura del poggiasci può essere adottato un sistema elastico di richiamo a molle.

Si riporta estratto di planimetrie e prospetti di progetto della stazione di monte e di valle della seggiovia biposto.

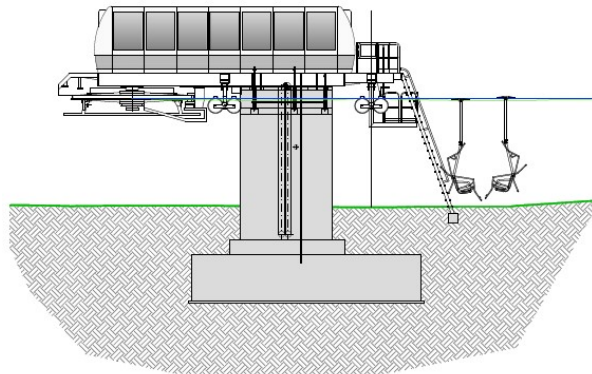
PLANIMETRIA STAZIONE DI VALLE SEGGIOVIA BIPOSTO  
scala 1:200



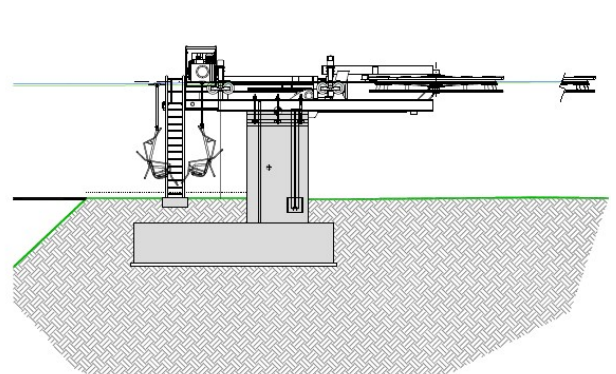
PLANIMETRIA STAZIONE DI MONTE SEGGIOVIA BIPOSTO  
scala 1:200



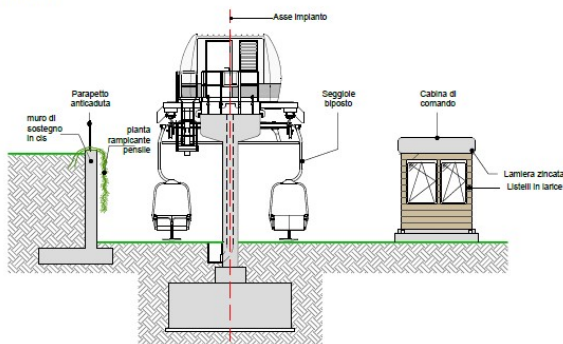
SEZIONE STAZIONE DI VALLE SEGGIOVIA BIPOSTO  
scala 1:100



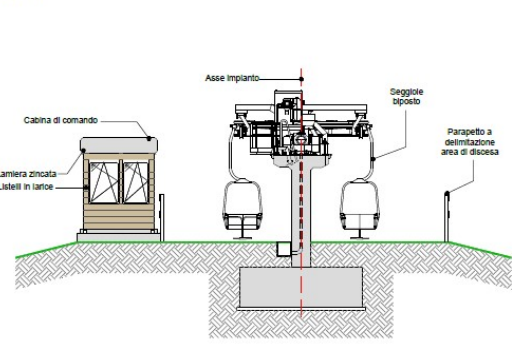
SEZIONE STAZIONE DI MONTE SEGGIOVIA BIPOSTO  
scala 1:100



SEZIONE STAZIONE DI VALLE SEGGIOVIA BIPOSTO  
scala 1:100



SEZIONE STAZIONE DI MONTE SEGGIOVIA BIPOSTO  
scala 1:100



**C. Demolizione di tutte le sciovie presenti (dismesse da anni e reperti delle stagioni sciistiche);**

Il presente progetto prevede, come prima fase, il completo ripristino dei luoghi come imposto dalla LR n.21 dd 21.11.2008. A situazione ultimata sarà possibile riconsegnare il territorio completamente sgombero e bonificato dalle opere ormai obsolete e non più atte a svolgere il servizio richiesto.

## **ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA**

### **13 EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA**

Gli effetti conseguenti alla realizzazione dell'intervento, in particolare nei confronti dei Beni Paesaggistici di cui all'art. 134, dichiarati di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136, o tutelati per legge ai sensi dell'art. 142 del DLgs 42/4, nonché dei Beni Culturali di cui alla parte seconda dello stesso, vanno valutati dal confronto fra i contenuti del progetto e gli obiettivi della tutela espressi nei decreti di vincolo, o negli obiettivi di qualità individuati nell'Atlante dei Paesaggi del Veneto, con la reale consistenza dei beni paesaggistici derivante dall'analisi dello stato di fatto in termini di valori i rischi e criticità del paesaggio.

Nei paragrafi precedenti sono stati esaminati gli aspetti normativi inerenti la protezione dei beni culturali e ambientali ai sensi del Decreto Legislativo 29 Ottobre 1999, n. 490, con il quale sono state abrogate, tra le altre, la L. 1089/39 (Tutela delle Cose d'Interesse Artistico o Storico), la L. 1497/39 (Protezione delle Bellezze Naturali) e, ad eccezione di due articoli, la L. 431/85 (Conversione in Legge, con Modificazioni, del DL 27 Luglio 1985, No. 312, Recante Disposizioni Urgenti per la Tutela delle Zone di Particolare Interesse Ambientale e successive Norme di Applicazione).

Successivamente, tale testo è stato sostituito dal Decreto legislativo 22 gennaio 2004 n.42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", entrato in vigore il 1° maggio 2004. Il Codice è una rilettura della normativa di tutela alla luce delle leggi successive al D.Lgs. 490/1999 abrogato dal Codice, con preciso riferimento alla modifica del Titolo V della Costituzione.

Con l'entrata in vigore del D.P.C.M. del 12/12/2005 il presente progetto risulta quindi sottoposto alla stesura di una specifica "Relazione Paesaggistica", redatta secondo i criteri contenuti nel suddetto decreto.

Da un'attenta analisi degli strumenti pianificatori, PTRC., PTCP, P.R.G. e PAT del Comune di San Zeno di Montagna, si può concludere che l'area prescelta per la realizzazione del progetto in esame non risulta interessata da vincoli paesaggistici tali impedire l'attività richiesta e valutata nel presente studio.

In particolare interessa le AREE DICHIARATE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO (art. 136 - Dlgs 42/04):

Per quanto riguarda il vincolo paesistico, ai sensi della Legge 29.06.39 n° 1497, art. 2 vige il **DECRETO MINISTERIALE 15 NOVEMBRE 1968.**

*Dichiarazione di notevole interesse pubblico di zone site nel territorio del comune di S. Zeno di Montagna. Il ministro per la pubblica istruzione vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali;*

*considerato che la commissione provinciale di Verona per la protezione delle bellezze naturali, nell'adunanza del 21 dicembre 1966, ha incluso nell'elenco delle cose da sottoporre alla tutela paesistica compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, la zona di Prada con parte del territorio del comune di S. Zeno di Montagna;*

*ricosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perchè amenissima per clima e con una vegetazione lussureggiante con parti boschive notevoli per ampiezza e colore. dalla localita', inoltre, si gode il meraviglioso panorama del sottostante lago di Garda da una parte e delle prime vallate del monte baldo dall'altra.*

*all'estremo nord del territorio del comune, inoltre, e' situata la zona montuosa di Prada, notevolissima per la flora e per fauna e rimasta, anche per mancanza di strade, allo stato originale ed in tutta la sua integrale bellezza;*

*decreta:*

*La zona di Prada e parte del territorio del Comune di S. Zeno di Montagna ha notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed e' quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa. tale zona e' delimitata nel modo seguente: ad ovest e sud (fronte lago di Garda) confine comunale da localita' Prada alta di Brenzone e casa sperane; ad est da casa sperane-lumini, pra' bestema', fino a quota 891, quindi quota 995 (500 metri ad est della pres. quota 891) poi con linea immaginaria verso nord parallela alla rotabile da lumini a locanda aurora e distante da questa 600 metri, fino al limite comunale con il confine di Brenzone localita' Prada alta di Brenzone. essa è sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.*

### **13.1 Tutele e vincoli**

Indicazione e analisi dei livelli di tutela operanti nel contesto paesaggistico.

La descrizione del vincolo paesaggistico riportato su **D. M. 15 NOVEMBRE 1968** è la seguente:

***ricosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perchè amenissima per clima e con una vegetazione lussureggiante con parti boschive notevoli per ampiezza e colore dalla localita', inoltre, si gode il meraviglioso panorama del sottostante lago di Garda da una parte e delle prime vallate del monte baldo dall'altra.***

***All'estremo nord del territorio del comune, inoltre, e' situata la zona montuosa di Prada, notevolissima per la flora e per fauna e rimasta, anche per mancanza di strade, allo stato originale ed in tutta la sua integrale bellezza.***

## 14 SIMULAZIONE DEGLI EFFETTI DEGLI INTERVENTI

Prima di procedere oltre nella trattazione del presente paragrafo, si vogliono introdurre alcune definizioni e concetti importanti contenuti nella convenzione europea del Paesaggio, firmata a Firenze il 20 Ottobre 2000, avente lo scopo di promuovere la salvaguardia, la gestione e la pianificazione dei paesaggi.

Si precisa infatti che la conoscenza del paesaggio prima dell'intervento deve realizzarsi attraverso l'analisi dei caratteri morfologici, materici (naturali e artificiali), cromatici, delle tecniche costruttive, degli elementi e delle relazioni visive caratterizzanti il luogo; inoltre si sollecita la comprensione dei significati culturali, storici e recenti che si sono depositati su luoghi e oggetti (percezione sociale del paesaggio) e delle dinamiche di trasformazione in atto o prevedibili.

La Convenzione Europea del Paesaggio del 2000 definisce univocamente all'art.1 il paesaggio come : "...una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"<sup>2</sup>; sembra dunque che i pianificatori abbiano riconosciuto il valore del paesaggio come "quadro di vita" per gli abitanti. In tal senso il miglioramento degli aspetti visivi e più in generale della percezione sensoriale dei luoghi è divenuto un obiettivo politico insieme al riconoscimento della qualità ambientale come componente basilare del benessere collettivo.

Il paesaggio viene assunto, perciò, a patrimonio culturale da tutelare, la cui identità e riconoscibilità rappresentano un elemento fondamentale della qualità dei luoghi, cui si attribuisce il ruolo di accrescere il benessere sociale e di innalzare così la qualità della vita delle popolazioni, contribuendo alla salvaguardia delle singole identità.

In una corretta e consapevole politica di tutela del paesaggio, l'aspetto primario da analizzare e dunque valutare è l'aspetto estetico-visuale dei luoghi, la cui componente primaria è la "percezione", intesa tuttavia non come fenomeno puramente visivo ma piuttosto come frutto di un'elaborazione culturale del dato sensoriale in funzione dei parametri estetici della cultura del tempo.

In Italia le direttive della Convenzione europea per il Paesaggio sono state recepite nel Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio con il D.lgs n° 42 del 2004, che ha assorbito l'intera legislatura precedente in materia introducendo peraltro due fondamentali innovazioni: i nuovi piani e l'autorizzazione paesaggistica. Con il D.P.C.M. 12.12.2005 si definiscono inoltre "le finalità, i criteri di redazione, i contenuti della relazione paesaggistica che correde, congiuntamente al progetto d'intervento che si propone di realizzare ed alla relazione di progetto, l'istanza di autorizzazione paesaggistica..."<sup>3</sup>.

La relazione paesaggistica contiene dunque tutti gli elementi necessari alla verifica della compatibilità paesaggistica dell'intervento mediante le descrizioni dello stato dei luoghi ante operam e post operam, comparando gli effetti dell'inserimento dell'intervento proposto di cui inoltre si specificano dettagliatamente le caratteristiche.

---

<sup>2</sup> *Convenzione Europea del Paesaggio del 2000*

<sup>3</sup> *D.P.C.M. 12.12.2005*

Un metodo di analisi e lettura scientifica del paesaggio ante operam che evidenzia l'identità del luogo attraverso i caratteri dominanti del contesto; la procedura messa a punto nella trattazione del capitolo si articola nelle seguenti fasi:

- l'individuazione e delimitazione dell'ambito di interferenza paesaggistica;
- l'indagine sui caratteri geometrici (linea, forma, trama), materici (grana, visibilità), colore (tonalità, contrasti);
- ed emergenze che caratterizzano il territorio.

Successivamente, l'analisi sul paesaggio dell'intervento proposto sarà effettuata seguendo la stessa metodologia utilizzata per l'analisi del contesto preesistente in modo da ottenere dati oggettivi e comparabili sullo stato dei luoghi ante e post operam, sui quali basare un giudizio di compatibilità ambientale che valuti correttamente l'effettivo grado di alterazione che il progetto in esame, determinerebbe nella componente ambientale paesaggio.

### 14.1 ANALISI VISIVA DELL'AREA STUDIO

L'intera area d'intervento è difficilmente percepibile chiaramente da un punto specifico. Il primo luogo cogliabile è la stazione di partenza, la stazione di valle, da chi si accinge ad arrivare sul posto.

Le successive riprese fotografano lo stato attuale dell'attuale percorso della funivia – seggiovia.







*foto da elicottero*



La tessitura paesaggistica limitrofa all'area di studio, come si evince dalla foto aerea precedente, è ad uso boschivo intervallato da prati a pascolo.

Il territorio è caratterizzato anche dalla presenza di numerose pozze d'acqua.



## 14.2 QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DI SENSIBILITÀ DEL PAESAGGIO

L'analisi si esplica attraverso due tipi di valutazione: una di tipo morfologico-strutturale e l'altra di tipo visivo, entrambe effettuate sia a livello locale che sovralocale.

Le due fasi dello studio sono quindi:

- individuazione delle componenti strutturanti e caratterizzanti e qualificanti che incidono sulla componente paesaggio
- valutazione dei livelli di criticità sulla qualità del paesaggio che incidono sul grado delle strutture vegetali e degli elementi caratteristici paesaggistici e sul grado di sensibilità della percezione visiva del paesaggio stesso.

La prima analisi è stata sviluppata nel precedente capitolo, comportano, innanzitutto, l'individuazione e la rappresentazione delle componenti fisiche, naturali e antropiche sul territorio.

La valutazione, è partita da sopralluoghi effettuati nel mese di maggio 2017 fino a luglio 2017.

Una volta individuati i sistemi che costruiscono il paesaggio è stato possibile identificare, all'interno del territorio, aree omogenee che godono di identità proprie e che possono essere definite come Unità di Paesaggio (UP). L'area in esame ricade all'interno dell'esistente pertinenza del fabbricato residenziale.

Individuate le Unità di Paesaggio, si è proceduto alla valutazione della loro qualità paesaggistica, intesa come sintesi dei sistemi già indicati, cioè quello morfologico - naturalistico, e quello antropico, visivo.

## 14.3 Impatti sulla Qualità, consistenza e grado delle strutture vegetali e degli elementi caratteristici paesaggistici

Poiché qualsiasi intervento edilizio può essere considerato come una "perturbazione" dello stato di fatto che porta a un nuovo assetto, quanto più il luogo in cui si opera è contraddistinto da una propria identificabile identità paesaggistica, tanto più quel luogo risulterà "sensibile" a qualsiasi modificazione.

Tale sensibilità del paesaggio può raggiungere tre livelli: alta, media e bassa.

- Sensibilità alta: si ha quando, nell'ambito in esame, la qualità è elevata e l'equilibrio fra le componenti, che costituiscono il paesaggio, può essere compromesso significativamente da interventi antropici contraddittori con esso; la sensibilità è alta anche in ambiti di qualità media dove la riconoscibilità tipologica del paesaggio, già in parte compromessa da altri interventi, può andare definitivamente perduta.
- **Sensibilità media: si verifica in ambiti di media qualità, dove la riconoscibilità tipologica del paesaggio è diffusa, anche se vi è la presenza di elementi contraddittori, nei quali l'inserimento di ulteriori episodi non ne compromette in modo pregiudizievole la chiarezza; si può determinare anche in ambiti di elevata qualità dove la strutturazione tipologica è talmente forte da poter sostenere l'inserimento di nuovi elementi.**
- Sensibilità bassa: si realizza in ambiti paesistici dotati prevalentemente di scarso pregio, in cui gli elementi strutturanti il paesaggio sono poco o nulla riconoscibili anche quando non siano presenti episodi specifici di elevato disturbo.

L'obiettivo principale che si pone la tesi ecologica è costituito dalla necessità di conservare la stabilità ambientale.

#### **14.4 IMPATTI SULLA QUALITÀ, CONSISTENZA E GRADO DI SENSIBILITÀ DELLA PERCEZIONE VISIVA DEL PAESAGGIO - ANALISI PREVISIVA ANTE E POST-OPERAM - RENDER DEL PROGETTO**

Per verificare anche dal punto di vista visivo l'interferenza del manufatto sul paesaggio si è proceduto alla realizzazione di simulazioni di inserimento paesaggistico in cui vengono riportate la situazione prima dell'intervento e quella ad intervento ultimato.



*Fotografia allo stato attuale – STAZIONE INTERMEDIA*



**RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE INTERMEDIA**



*Fotografia allo stato attuale vista laterale- STAZIONE INTERMEDIA*



**RENDERING FOTOGRAFICI VISTA LATERALE – STAZIONE INTERMEDIA**



*Fotografia allo stato attuale – STAZIONE MONTE FIORI DEL BALDO*





**RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE MONTE FIORI DEL BALDO**



*Fotografia allo stato attuale – STAZIONE MONTE FIORI DEL BALDO*



**RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE MONTE FIORI DEL BALDO**



*Fotografia allo stato attuale – STAZIONE DI VALLE BIDONVIA*



**RENDERING FOTOGRAFICO – STAZIONE DI VALLE BIDONVIA**



*Fotografia allo stato attuale – TRATTO SEGGIOVIA*



**RENDERING FOTOGRAFICO – TRATTO SEGGIOVIA**

## 15 PREVISIONI DEGLI EFFETTI

La previsione degli effetti degli interventi dal punto di vista paesaggistico, considera le trasformazioni:

- dirette e indotte;
- reversibili e irreversibili;
- a breve e medio termine;
- nell'area di intervento e nel contesto paesaggistico;
- in fase di cantiere e a regime.

Il progetto prevede:

- Demolizione della cestovia biposto ad attacco fisso, denominata "Prada - Ortigaretta" e sostituzione con nuova ed analoga cestovia biposto ad attacco fisso su stesso sedime della esistente;
- Demolizione della seggiovia monoposto ad attacco fisso, denominata "Ortigaretta – Costabella" e sostituzione con nuova seggiovia biposto ad attacco fisso su stesso sedime della esistente;
- Demolizione di tutte le sciovie presenti (dismesse da anni e reperti delle stagioni sciistiche).

Il progettato intervento considerato nel suo insieme e come rappresentato dalla documentazione visionata ed allegata alla richiesta, non reca pregiudizio per la tutela dell'ambiente così come previsto dal D.L.vo 42/2004 relativamente ai vincoli imposti sul territorio comunale di San Zeno di Montagna, tra cui quello che interessa l'area di progetto riguarda

- Vincoli D.Lgs.42/2004 c.d. "decretati" [artt.136, 157, 142 c. 1 lett. M]

Art. 136 - "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico".

### **D. M. 15 NOVEMBRE 1968 DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DI ZONE SITE NEL TERRITORIO DEL COMUNE DI S. ZENO DI MONTAGNA.**

- Vincoli D.Lgs. 42/2004 c.d. "ope legis" [art. 142 c. 1, esc. lett. E, H, M]
  - **le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare ;**
  - **boschi;**
  - **aree di rispetto corpi idrici.**

Pertanto la simulazione degli effetti è stata rappresentata anche nelle varie condizioni e fasi del cantiere dalla quale sia riconoscibile l'insieme le modificazioni indotte al paesaggio originario:

- la morfologia, quali sbancamenti e movimenti di terra significativi, eliminazione di tracciati caratterizzanti riconoscibili sul terreno (rete di canalizzazioni, struttura parcellare, viabilità secondaria,...) o utilizzati per allineamenti di edifici, per margini costruiti, ecc.



- la compagine vegetale (abbattimento di alberi, eliminazione di formazioni riparali, ...);
- modificazioni dello skyline naturale o antropico (profilo dei crinali, profilo dell'insediamento);
- la funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico, evidenziando l'incidenza di tali sull'assetto paesistico;
- l'assetto percettivo, scenico o panoramico;
- l'assetto insediativi-storico;
- i caratteri tipologici, materici, coloristici, costruttivi, dell'insediamento storico (urbano, diffuso, agricolo);
- l'assetto fondiario, agricolo e colturale;
- i caratteri strutturanti del territorio agricolo (elementi caratterizzanti, modalità distributive degli insediamenti, reti funzionali, arredo vegetale minuto, trama parcellare, ecc.).

## 16 EFFETTI RICONTRATI DALL'ANALISI

Nello specifico dell'area in esame il Vincolo ambientale ai sensi del D. lgs. 42/2004 è determinato per:

➤ Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.136 e 157:

- aree e dei beni sottoposti a vincolo paesaggistico (dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice) e già tutelati ai sensi delle leggi n. 77/1922 e n. 1497/1939.

Obiettivo del Vincolo	Obiettivo di progetto
Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico per le caratteristiche geologiche, di paesaggio, della flora e dei siti umani in essa inseriti. l'andamento geografico, così ricco di movimento, presenta poggi panoramici interrotti da salti di roccia e da ripidi declivi, creando un complesso di alti valori paesistici, resi ancora piu' suggestivi dalla presenza in basso degli uliveti, presenza di per se' stessa ricca di significato ambientale, e piu' in alto dalla coltura pratica intercalata da macchie di flora, che è ben noto patrimonio del complesso Montorio del Baldo. Questa realta' viene resa ancora piu' interessante dalla presenza di antichi siti, esempi di architettura minore in perfetta simbiosi con la natura circostante che apporta un motivo di esaltazione dei molteplici valori paesaggistici.	Il tracciato, sia della cestovia biposto che della seggiovia biposto, ricalca sostanzialmente quello esistente. Le nuove stazioni intermedie sostituiscono sostanzialmente quelle esistenti.  Per tutti i manufatti i materiali sono semplici e consoni con materiali del posto, i colori sono tenui e ben inseriti nel paesaggio.

➤ Vincoli D.Lgs.42/2004 artt.142:

- le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare ;

Obiettivo del Vincolo	Obiettivo di progetto
Il vincolo tutela i beni forestali anche attraverso il recupero alla forestazione di terreni nudi, cespugliati o comunque abbandonati e non utilizzabili per altre produzioni agricole o	Il tracciato della nuova Telecabina ricalca sostanzialmente quello esistente, gli interventi da eseguire a carico delle formazioni vegetazionali descritte non

<p>zootecniche. Il vincolo è finalizzato alla tutela naturalistica, alla protezione idrogeologiche, di ricerca scientifica, di funzione climatica e turistico ricreativa, oltrechè produttiva.</p>	<p>consistono in taglio di soggetti arborei e/o arbustivi , interesseranno solo opere di escavazione nella zona adibita a prato per la messa a dimora di nuovi pali nel secondo tratto, senza prevederne però l'estirpazione; pertanto al termine dei lavori i ricacci delle ceppaie andranno nuovamente a ricostituire la copertura vegetale. Infatti verrà utilizzata l'attuale rete viaria silvopastorale ed il buffer dell'esistente linea.</p> <p>Non si prevede quindi di individuare misure compensative di cui all'art. 15 della L.R. 52/78 "Legge forestale regionale", come mod. dall'art.7 della L.R. 5/2005.</p>
--	--

• **boschi;**

Obiettivo del Vincolo	Obiettivo di progetto
<p>Il vincolo tutela i beni forestali anche attraverso il recupero alla forestazione di terreni nudi, cespugliati o comunque abbandonati e non utilizzabili per altre produzioni agricole o zootecniche. Il vincolo è finalizzato alla tutela naturalistica, alla protezione idrogeologiche, di ricerca scientifica, di funzione climatica e turistico ricreativa, oltrechè produttiva..</p>	<p>Il tracciato della nuova Telecabina ricalca sostanzialmente quello esistente, gli interventi da eseguire a carico delle formazioni vegetazionali descritte non consistono in taglio di soggetti arborei e/o arbustivi , interesseranno solo opere di escavazione nella zona adibita a prato per la messa a dimora di nuovi pali nel secondo tratto, senza prevederne però l'estirpazione; pertanto al termine dei lavori i ricacci delle ceppaie andranno nuovamente a ricostituire la copertura vegetale. Infatti verrà utilizzata l'attuale rete viaria silvopastorale ed il buffer dell'esistente linea.</p> <p>Non si prevede quindi di individuare misure compensative di cui all'art. 15 della L.R. 52/78 "Legge forestale regionale", come mod. dall'art.7 della L.R. 5/2005.</p>

• **aree di rispetto corpi idrici.**

<p>Sono vincolati i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.</p> <p>Obiettivo è la tutela del sistema e paesaggio fluviale al fine di preservarlo da distruzione o modifiche che possano recare pregiudizio al valore paesaggistico.</p>	<p>Il tracciato, sia della cestovia biposto che della seggiovia biposto, ricalca sostanzialmente quello esistente. Le nuove stazioni intermedie sostituiscono sostanzialmente quelle esistenti ricalca sostanzialmente quello esistente, gli interventi da eseguire non interferiranno con corsi d'acque e soprattutto non interferiranno con le pozze d'acque presenti sul sito.</p>
--	---

Quadro riassuntivo degli effetti negativi che non possono essere evitati.

TIPI DI MODIFICAZIONI		DURANTE I LAVORI	A FINE LAVORI
Morfologica	(sbancamenti e movimenti terra significativi)	<b>Si.</b> Sono previsti sbancamenti limitati in fase di cantiere	<b>No.</b>
	(eliminazione tracciati caratterizzanti)	<b>NO.</b>	<b>No.</b>
Compagine vegetale (abbattimento di alberi...)		<b>NO.</b>	<b>No.</b>
Skyline naturale o antropico (profilo dei crinali)		<b>no.</b> Parzialmente e temporaneamente solo in fase di cantiere	<b>NO.</b>
Funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico		Si rimanda al capitolo in cui viene analizzato l'impatto paesaggistico	Si rimanda al capitolo in cui viene analizzato l'impatto paesaggistico
Assetto percettivo, scenico o panoramico		<b>Si.</b> Sono previsti sbancamenti limitati in fase di cantiere.	<b>Si.</b> Permangono strutture antropiche che però si inseriscono correttamente nel paesaggio scenico soprattutto perchè sono in sostituzione di manufatti esistenti.  Per altri versi migliorativo perchè vengono eliminate strutture non più funzionali quali le sciovie già presenti
Assetto insediativo-storico		<b>No.</b> Non vi sono caratteri storico-visivi particolarmente significativi	<b>No.</b>
Caratteri tipologici cromatici		<b>No.</b> Non vi sono caratteri cromatici tipologici	<b>No.</b>
Assetto fondiario, agricolo e colturale		<b>NO.</b>	<b>No.</b>
Caratteri strutturanti il territorio agricolo (arredo vegetale...)		<b>NO.</b>	<b>No.</b>

## 17 MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO

Fermo restando che dovranno essere preferite le soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di compatibilità paesaggistica, la presente relazione paesaggistica indica le opere di mitigazione e compensazione che si fondano sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni.

La relazione paesaggistica, sulla base della lettura degli effetti dell'intervento sulle attuali caratteristiche dei luoghi, fra cui la loro eventuale reversibilità, individua le misure di miglioramento previste, le misure di mitigazione e di compensazione e indica, quando possibile, le diverse

soluzioni alternative esaminate e a conclusione la proposta di progetto motivatamente scelto tra queste.

Il progetto si configura come modifica e sostituzione per invecchiamento d'impianto dell'attuale tracciato e strutture a supporto.

Sotto l'aspetto vegetazionale, il tracciato della nuova Telecabina ricalca sostanzialmente quello esistente, gli interventi da eseguire a carico delle formazioni vegetazionali descritte non consistono in taglio di soggetti arborei e/o arbustivi, interesseranno solo opere di escavazione nella zona adibita a prato per la messa a dimora di nuovi pali nel secondo tratto, senza prevederne però l'estirpazione; pertanto al termine dei lavori i ricacci delle ceppaie andranno nuovamente a ricostituire la copertura vegetale. Infatti verrà utilizzata l'attuale rete viaria silvopastorale ed il buffer dell'esistente linea.

Sotto l'aspetto visivo il tracciato, sia della cestovia biposto che della seggiovia biposto, ricalca sostanzialmente quello esistente. Le nuove stazioni intermedie sostituiscono sostanzialmente quelle esistenti. Per tutti i manufatti i materiali sono semplici e consoni con materiali del posto, i colori sono tenui e ben inseriti nel paesaggio.

**Pertanto l'impatto paesaggistico è già di perse compromesso dalle attuali strutture antropiche legati alla funzione degli impianti di risalita. Le stazioni di valle e di monte saranno concepite con una particolare attenzione all'inserimento ambientale ed alla scelta dei materiali di rivestimento.**

#### Effetti non mitigabili

Si riportano in sintesi gli effetti negativi che non possano essere evitati o mitigati, rispetto ai quali potranno essere proposte prescrizioni ed eventuali misure di compensazione. Tenendo conto delle fasi di lavorazione e della conformazione definitiva a fine opera.

In particolare si indicano con una x i seguenti possibili effetti negativi irreversibili per modificazioni a:

	<i>durante i lavori</i>	<i>fine lavori</i>
l'assetto morfologico	x	<input type="checkbox"/>
le compagini vegetali affermate naturali o di antico impianto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
la skyline naturale o antropica	x	<input type="checkbox"/>
la funzionalità ecologica, idraulica e dell'equilibrio idrogeologico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
l'assetto percettivo, scenico o panoramico	x	x
l'assetto insediativo-storico	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
i caratteri strutturanti il territorio agricolo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

settembre 2017

*Il tecnico*  
*Arch. Frapporti cinzia*

