

S.I.T. – Società Impianti Turistici Spa
Via F.lli Calvi n. 53/I, 25056 Ponte di Legno (BS)



Redfeather Ventures Limited
51 Water Lane, SK95BQ – WILMSLOW (UK)



Comune di Temù

Ambiente e Turismo

Potenziamento offerta turistica

Comprensorio Temù - Pontedilegno - Tonale

Nuovo impianto ad aerofune “Adamello”

Circuito Roccolo Ventura / Villa Dalegno / Temù

Autorizzazione Paesaggistica

PROGETTO	SEZIONE.ALLEGATO	DATA
RELAZIONE PAESAGGISTICA	A.2	Ottobre 2016

Documentazione:

Analisi contesto paesaggistico

Trasformazioni proposte e impatto sul territorio

Conclusioni

I Committenti

S.I.T. - Società Impianti Turistici Spa

I Progettisti

SEZIONE A * ARCHITETTURA E PAESAGGIO

Architetto Giancarlo Beltracchi

Architetto Alessandro Beber

Architetto Fabio Bonetti

SEZIONE B * STRUTTURE

Ingegnere Alex Toigo

SEZIONE C * GEOLOGIA

GEOL. ZUBANI MAURO

GEOL. FAUSTINELLI IVAN

SEZIONE D * IMPIANTO FUNIVIARIO

Ingegnere Mauro Dandrea

SEZIONE E * RILIEVI TOPOGRAFICI

Geometra Pier Giovanni Lissana

COORDINAMENTO

FLY EMOTION - Redfeather Ventures Limited

FLY EMOTION S.R.L.
SOCIO UNICO GR. REDFEATHER VENTURES LIMITED
Via Ceresola, 164 - 23018 Talamona(SO)
N. REA MI-1990623, C.F. e P.IVA 07319660960

Mattéo Scagniniet



[Handwritten signature]



[Handwritten signature]

Localizzazione

Il territorio d'interesse dell'iniziativa è quello dell'alta Valle Camonica, all'interno del Comune di Temù. Il progetto proposto è collegato all'esistente impianto di risalita Temù Roccolo Ventura ed è parte integrante dell'ampliamento dell'offerta turistica dell'alta Valle Camonica.



La tipologia di impianto proposto è del tipo ad "aerofune", conosciuta anche come "Volo dell'Angelo" e si sviluppa in 3 stazioni di volo.

1. Partenza quota 1.710 m. s.l.m.:

Parco dell'Adamello – Ex Roccolo Ventura (ora Rifugio Roccolo Ventura)

2. Stazione Intermedia quota 1.350 m. s.l.m.:

Frazione di Villa Dalegno – Antica Valeriana

3. Stazione Arrivo quota 1.200 m. s.l.m.:

Paese di Temù – Impianto di risalita Temù Roccolo Ventura

1. Analisi del contesto paesaggistico

Le strutture appartenenti all’impianto aerofune interessano una vasta area del Comune di Temù; le quote altimetriche di riferimento variano tra i 1720 metri s.l.m. della stazione Roccolo ed i 1200 metri s.l.m. della stazione di arrivo a Temù.

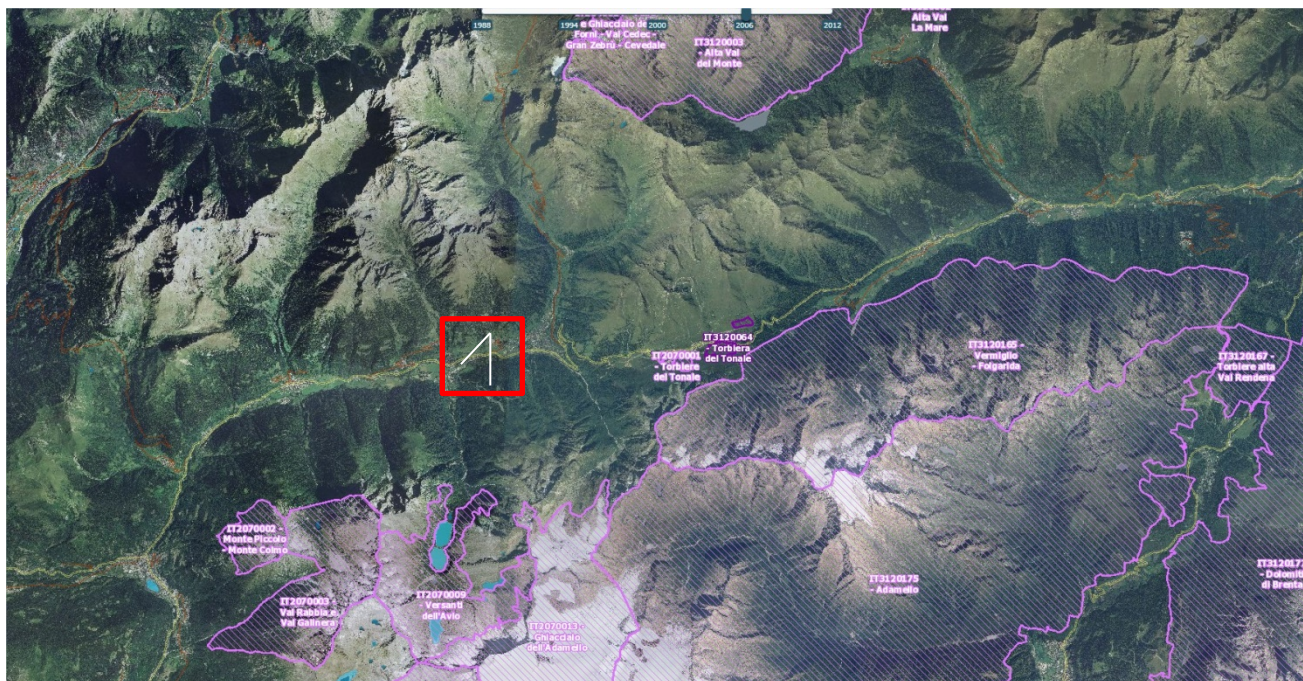
La prima tratta, la Roccolo-Villa, prevede un volo di lunghezza pari a circa 1900 metri, mentre la seconda tratta Villa-Temù è lunga circa 1400 metri.

L’impianto aerofune disegna sul territorio un triangolo formato dai cavi portanti che collegano le tre stazioni di riferimento.

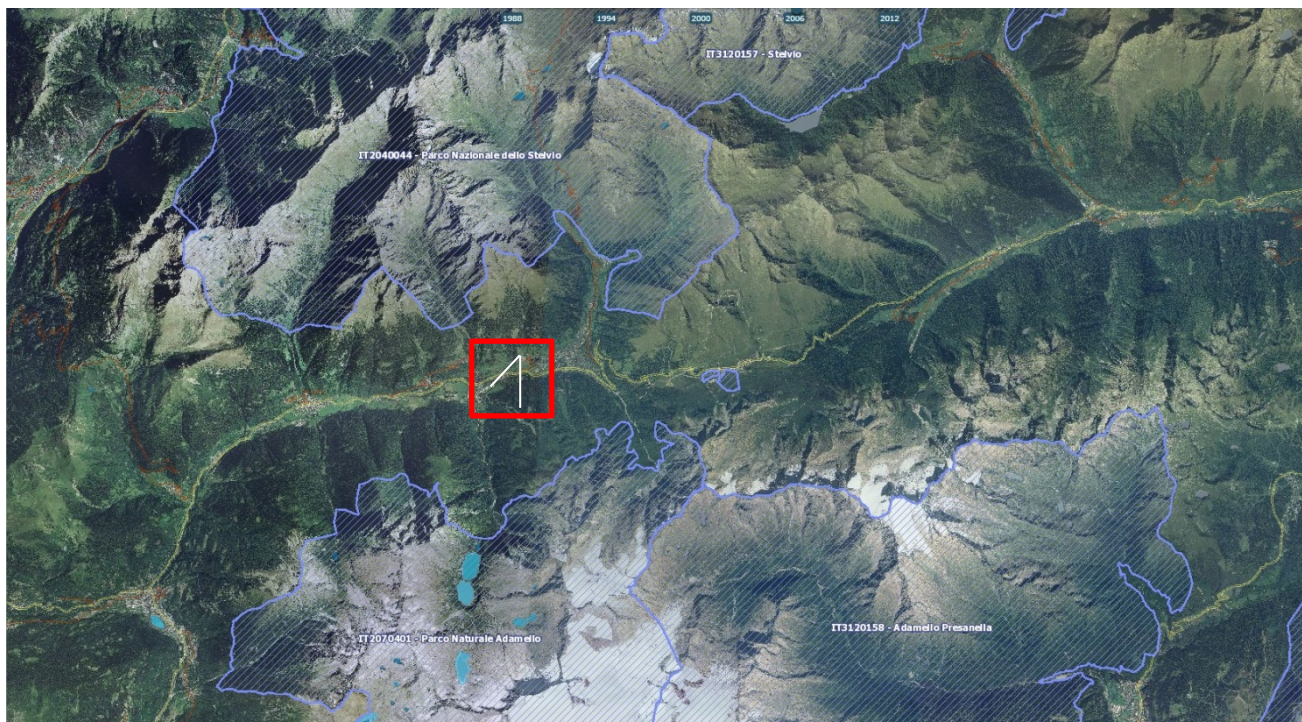
L’impianto previsto a progetto è integrato all’esistente impianto di risalita Temù-Roccolo Ventura, esso ne diventa parte integrante in quanto permette il raggiungimento della stazione di partenza “Roccolo” sia in estate che in inverno.

In questo punto la valle risulta fortemente antropizzata, i segni dell’uomo sono visibili sul versante esposto a nord con la presenza delle piste da sci ed il tracciato degli impianti, il versante esposto a sud, oltre ad avere l’abitato di Villa Dalegno, presenta numerosi terrazzamenti storicamente adibiti la coltivazione, oggi coltivati a prato. Il fondovalle è caratterizzato dalla presenza dell’abitato di Pontagna e Temù.

Inquadramento ambientale, SIC e area di intervento



Inquadramento ambientale, ZPS e area di intervento



Come evidenziato dalle cartografie sopra riportate **le aree di progetto non ricadono in aree di rilevanza ambientale connesse alla Rete Natura 2000, SIC o ZPS.**

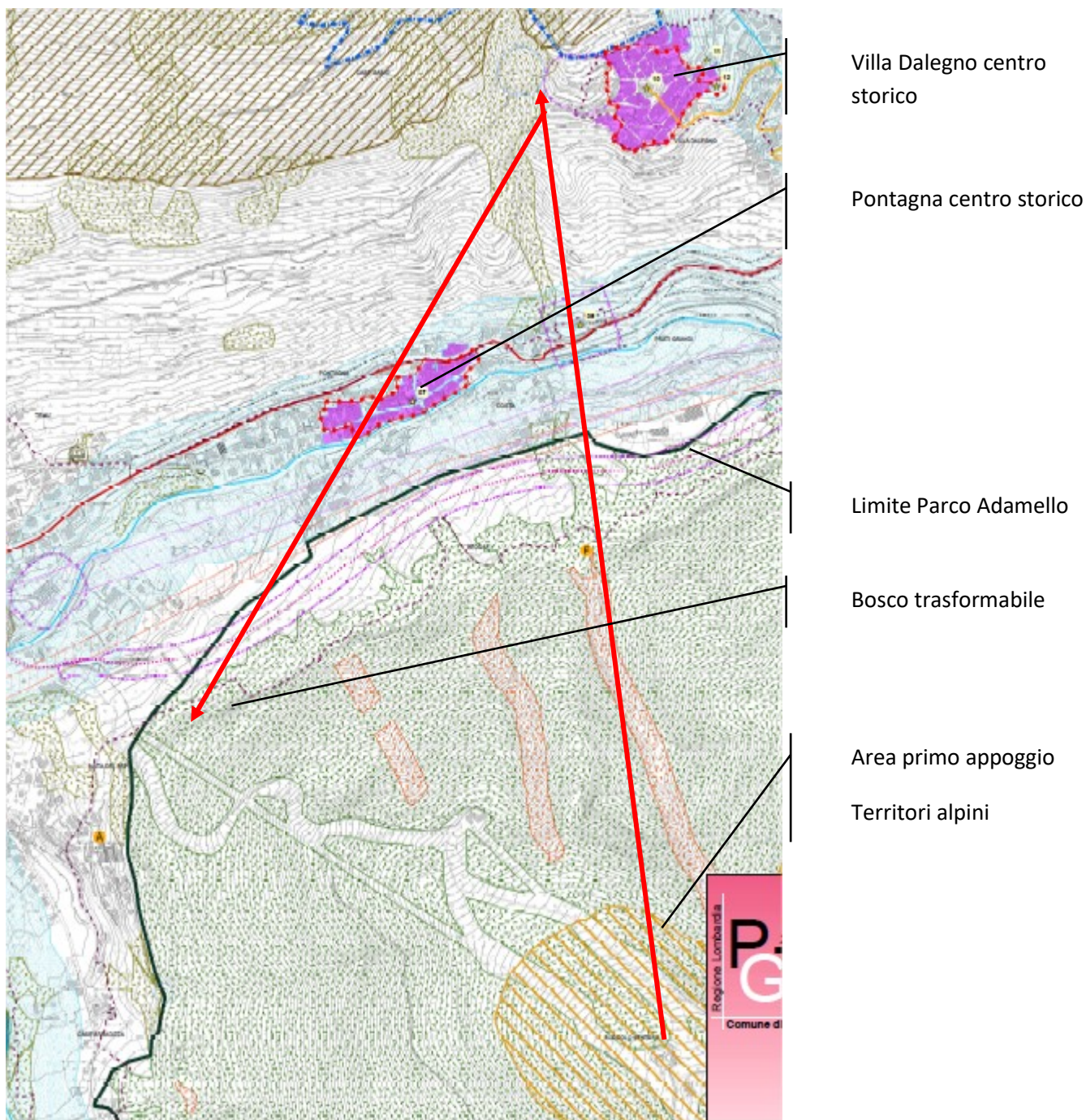
L'impianto proposto è invece **soggetto a vincolo ambientale**. Il punto di partenza in località Roccolo Ventura rientra nelle aree di primo appoggio (D.lgs. 42/04, art 142, comma 1, lettera d), la stazione di Villa Dalegno non rientra in nessun vincolo ambientale tranne che per il plinto del cavo portante di arrivo, situato leggermente a monte rispetto alla stazione, che lambisce un'area a bosco (D.lgs. 42/04, art 142, comma 1, lettera g).

La stazione di arrivo a Temù è anch'essa ai margini dell'area boscata (PIF Parco Adamello: Boschi Trasformabili). Tutto il versante esposto a Nord è parte del territorio facente parte del parco dell'Adamello.

Le linee di volo attraversano invece buona parte del fondovalle ad una altezza che, tolto il primo tratto in vicinanza alle stazioni, varia dai 50 ai 220 metri sopra la quota del terreno.

La prima linea Roccolo-Villa, attraversa il fondovalle senza sorvolare abitazioni, con una altezza massima rispetto al fondovalle di circa 220 metri. La seconda linea da Villa-Temù sorvola invece l'abitato e il centro storico di Pontagna.

Inquadramento ambientale, estratto tavola DP2b (vincoli amministrativi ed ambientali)



Dal vigente P.G.T. del Comune di Temù, relativamente alle classi di sensibilità paesistica, il territorio interessato dall'intervento è prevalentemente classificato in classe 4, tutte le stazioni rientrano in questa classificazione del territorio mentre le linee di volo sorvolano anche il fondovalle in parte classificato in classe 3.

Una compiuta analisi di tipo paesistico, è stata predisposta nella tavola allegata al progetto TAV. A01; da questa analisi si può facilmente capire l'interazione tra l'impianto ad aerofune e il territorio, in particolare, si segnala che la stazione intermedia di Villa e la stazione di partenza al Roccolo sono vicine a sentieri e percorsi di valenza paesistica. Da questa vicinanza può trarne beneficio il territorio

che, in questo modo, risulta collegato e fruibile tramite un intervento dove l'impatto paesistico è dato prevalentemente dalla presenza delle linee di volo e dai 2 cavi di segnalazione che, vista l'estensione del progetto, risultano visibili solo a distanza ravvicinata.

Nella stessa tavola si può facilmente intuire che l'intervento non interferisce con i corridoi ecologici ed i sottopassi previsti per la fauna locale.

Esempio di stazione di Arrivo – Volo dell'angelo aerofune Albaredo San Marco in Valtellina (sopra) e Basilicata (sotto)



Le immagini a fianco rappresentano impianti simili a quello proposto in questa sede. Appare evidente che l'impatto dei cavi portanti e di segnalazione è limitato, la mancanza di tralici e opere di sostegno intermedie

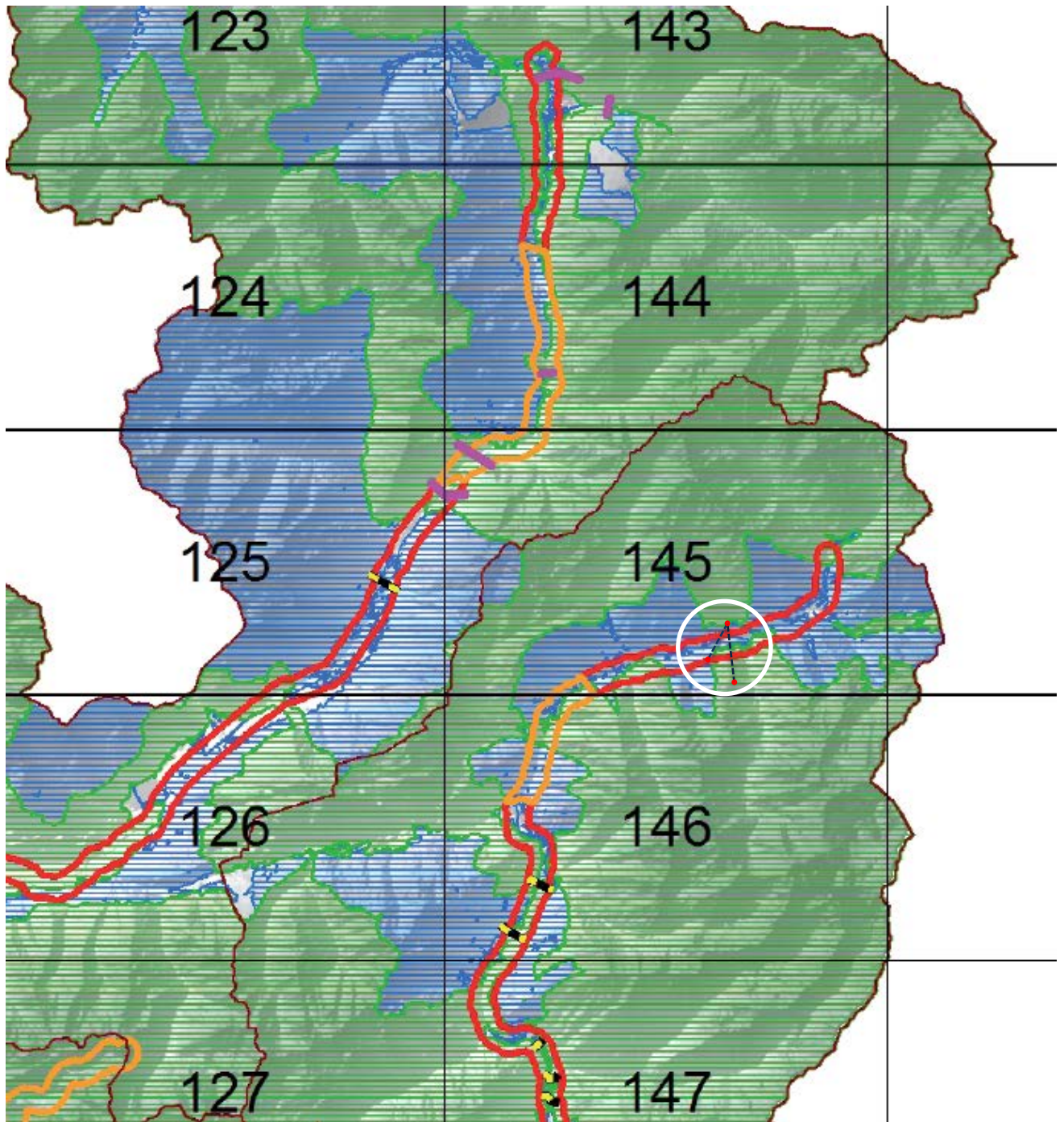
ne riducono notevolmente l'impatto sul territorio. I cavi sono portati in una unica tratta tra le stazioni di partenza e quelle di arrivo.



L'analisi ambientale del territorio è stata inoltre approfondita a livello europeo, si segnala che il versante esposto a nord, che comprende l'impianto di risalita esistente Temù-Roccolo Ventura e le piste da sci è inserito all'interno della perimetrazione IBA (Important Bird Areas)







volta a garantire la tutela degli habitat naturali.

RER e Natura 2000

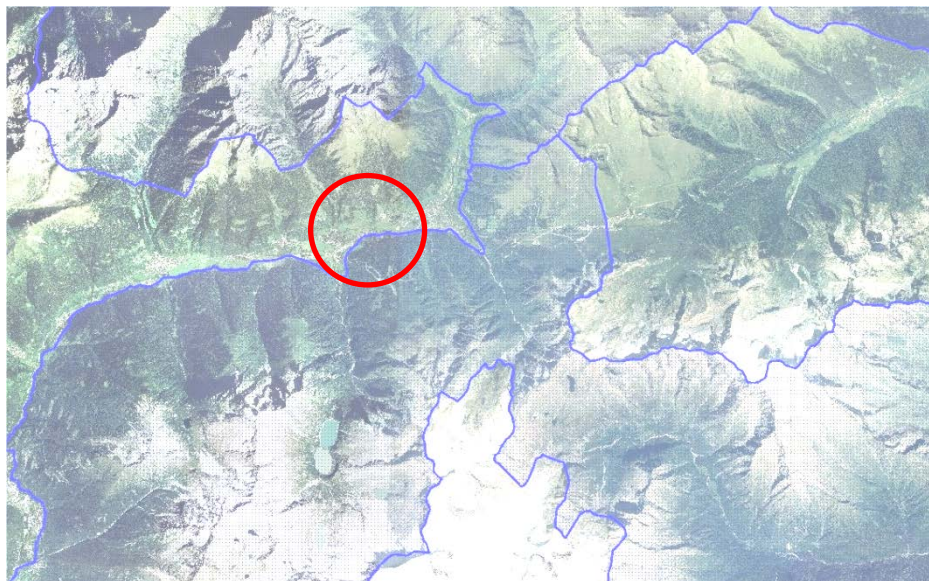
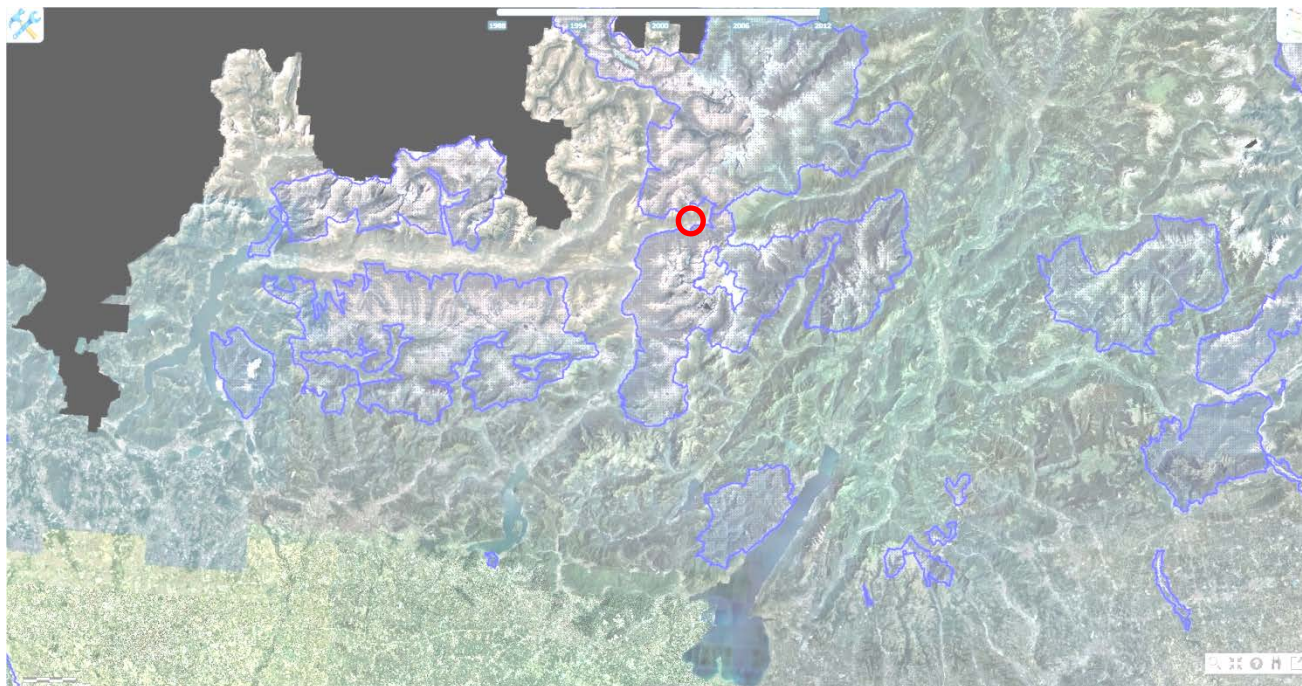


- *Rete Ecologica Regionale – Estratto Sistemi Verdi e Paesaggio con localizzazione stazioni e tratti aerofune*
L'intervento interessa aree individuate quali elementi primari e secondari della RER; le aerofuni nel loro tracciati sorvolano un corridoio regionale primario ad alta antropizzazione.

ELEMENTI PRIMARI DELLA RER

- | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  corridoi regionali primari a bassa o moderata antropizzazione |  varco da deframmentare |
|  corridoi regionali primari ad alta antropizzazione |  varco da tenere |
|  elementi di primo livello della RER |  varco da tenere e deframmentare |

Cartografia IBA, Important Bird Areas,

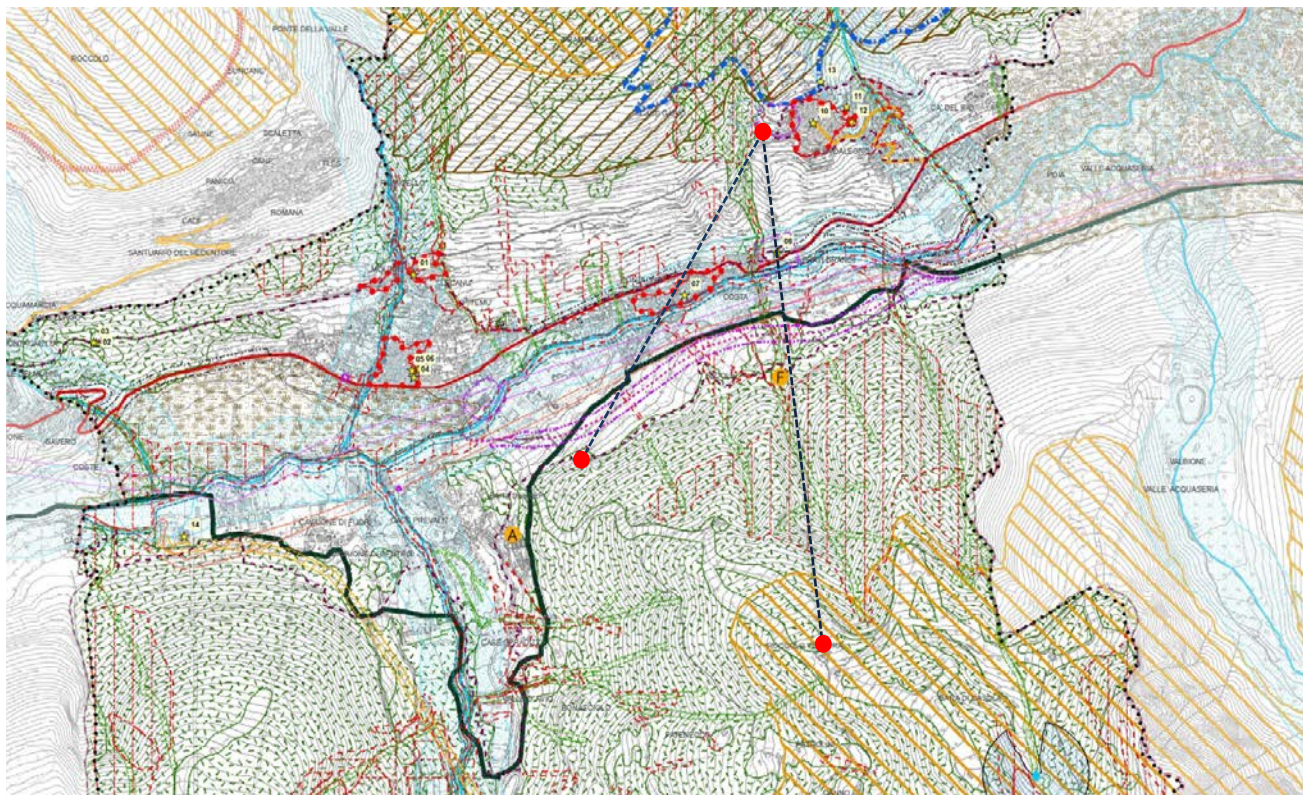


L'estensione della perimetrazione dell'area IBA comprende buona parte del territorio dell'alta valle Camonica. La presenza di impianti di risalita, piste da sci ai margini di tale area permette di affermare che la tipologia di impianto proposta, tramite accorgimenti già sperimentati presso altri impianti simili, possa non recare disturbo all'Habitat identificato.

Il territorio comunale di Temù è interessato dalla presenza di un parco Nazionale (**Parco Nazionale dello Stelvio**) che si estende nella parte Nord del territorio Comunale. Il parco dello Stelvio non è fisicamente interessato dal progetto dell'impianto ad aerofune.

Il **Parco Regionale dell'Adamello** copre invece la parte Sud del territorio Comunale, il progetto in oggetto ricade sul versante esposto a Sud ricompreso nel parco in aree del demanio sciabile.

Il territorio comunale è inoltre interessato dai vincoli generici (ex legge Galasso) oggi riassunti nel D.lgs 42/04



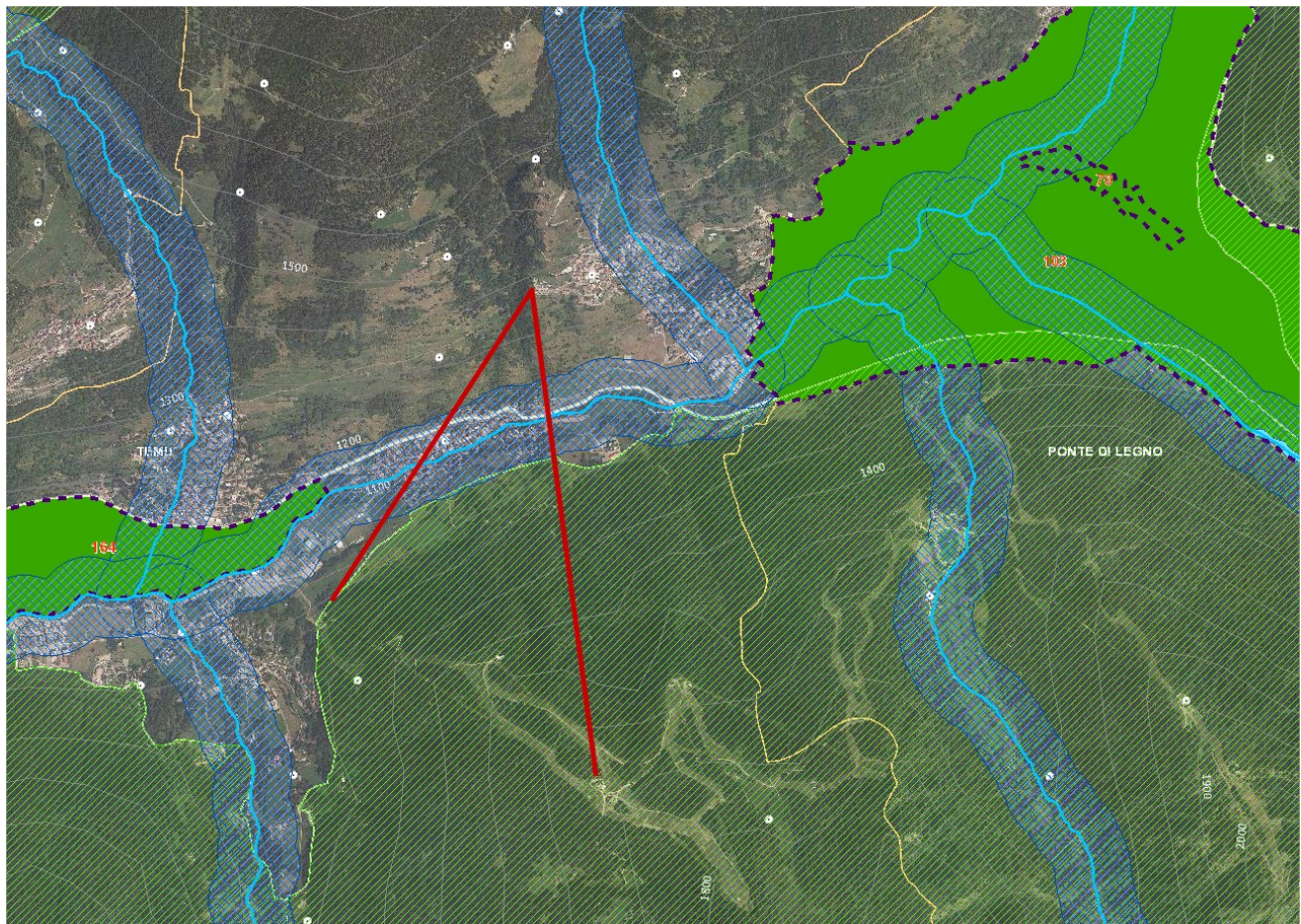
- Estratto PGT Comunale, tavola DP2a - Vincoli ambientali

Nel dettaglio, la **Stazione di partenza in località Roccolo Ventura** ricade all'interno delle aree identificare come (Territori alpini ed appenninici D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lettera d) e ricade all'interno del Parco dell'Adamello.

La **Stazione intermedia in località Villa Dalegno** non ricade all'interno di alcun tipo di vincolo paesaggistico.

La **Stazione finale di arrivo a Temù** è posizionata ai margini del fondovalle, lambendo il limite del Parco dell'Adamello.

Come è facile dedurre dalla planimetria sopra riportata le linee di volo, pur non essendo fisicamente posate a terra sorvolano aree a bosco (Territori coperti da foreste e da boschi D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lettera g) e (Aree rispetto di fiumi torrenti corsi acqua pubblici D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lettera c).



- Estratto Sistema Informativo Beni Ambientali SIBA (sovrapposizione tracciato Volovia)

2. Trasformazioni proposte e impatti sul territorio

La realizzazione dell'impianto implica la creazione delle stazioni di partenza ed arrivo, atte a contenere i servizi, i vani tecnici e gli apprestamenti tecnologici indispensabili. Ad esempio, sono considerati i fattori di accessibilità, spazi di vestizione, servizi igienici, ambienti protetti riservati ai lavoratori, ecc.

In generale le strutture delle stazioni, sono costituite da basamenti interrati o seminterrati in cemento armato e strutture in elevazione in acciaio. Le altezze delle strutture sono funzionali alle esigenze di volo ed alle regole dettate dall'insieme dei punti di interferenza presenti lungo il tracciato. Sono previsti rivestimenti lignei e lapidei a mascheramento delle strutture.



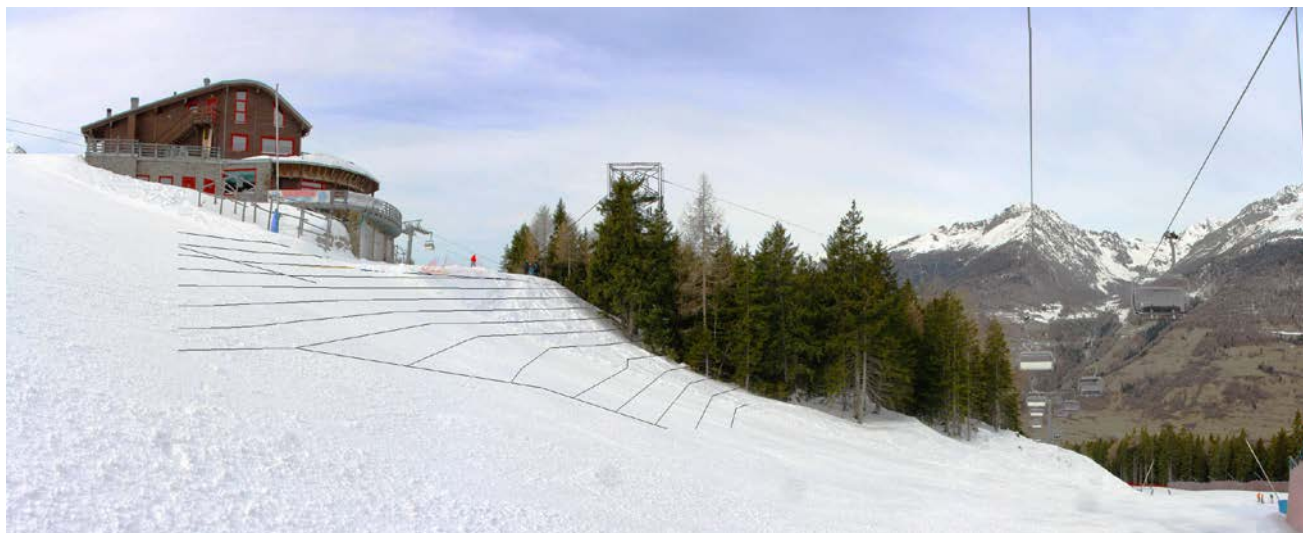
Riproduzione di quinta arborea tipica dei roccoli con castelletti in legno, presso il Rifugio Roccolo Ventura

Stazione di partenza "Roccolo Ventura"

E' già stato evidenziato che la **Stazione di partenza in località Roccolo Ventura** ricade all'interno delle aree identificate come (*Territori alpini ed appenninici D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lettera d*) oltre che all'interno del Parco dell'Adamello.



La stazione di partenza è collocata a valle del Rifugio, immersa e nascosta all'interno del boschetto contornato dalle piste da sci. A questo punto si può accedere tramite la seggiovia, le piste da sci e



sentieri montani. L'area è inoltre servita da strada forestale.

In questa stazione si prevede un "omaggio alla memoria" degli impianti arborei tipici dei roccoli, mediante la realizzazione di un nuovo tratto di quinta arborea, sostenuta da castelletti in legno; la stazione stessa, riprende nella forma la struttura a torre tipica dei roccoli. E' inoltre prevista la mitigazione del piano terra del rifugio.



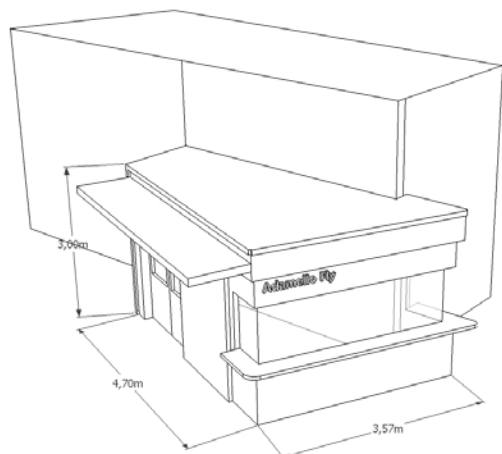
Esempi di roccoli in Valle di Scalve e Valle Camonica e rendering con ipotesi di progetto.



E' previsto che le strutture vengano mitigate con texture di legno, a rappresentazione di una volumetria piena, anche se aperta.

Le funzioni presenti constano di stazione di lancio con cavo di partenza della fune segnaletica, plinto di fondazione con magazzino, spogliatoio personale, servizio igienico, locali tecnologici.

Al piano di approdo, poco più basso del piano di manovra dei gatti delle nevi, trova collocazione un'area coperta e recintata adibita alla vestizione e a ridosso dell'edificio del rifugio sarà aggiunto un piccolo volume ad uso ufficio-biglietteria come ipotizzato nell'immagine seguente.

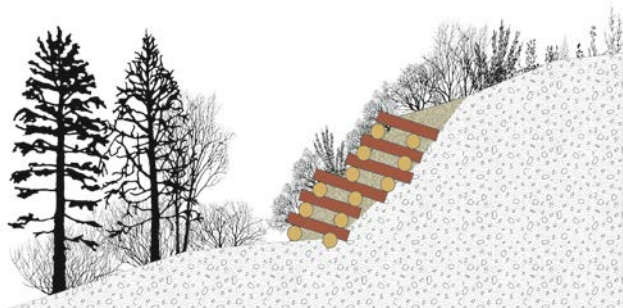


Linea Roccolo-Villa
Tiket point Planimetria

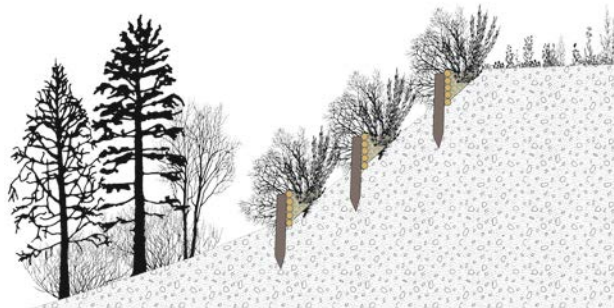
Schemi rappresentativi del volume del ticket-office, che si inserisce nella facciata del Rifugio Roccolo Ventura sviluppando uno spazio-bussola funzionale all'accessibilità ed al risparmio energetico del rifugio e fungendo da disimpegno per la biglietteria. La struttura sarà, similmente a quella del rifugio, in prefabbricato in legno e serramenti in vetro.

Sono inoltre previste opere di ridotte dimensioni per la modifica del versante, che saranno eseguite tramite l'utilizzo di ingegneria naturalistica con palificate in legno e terre rinforzate.

SCHEMA RECUPERO CON PALIFICATA A DOPPIA PARETE



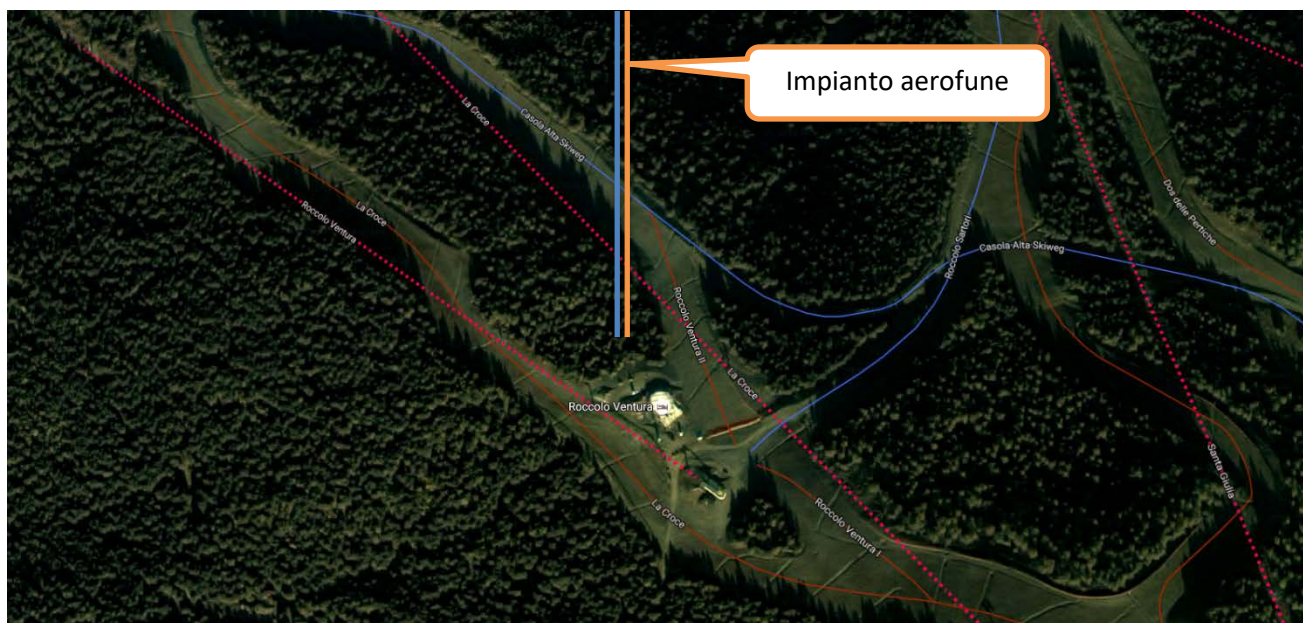
SCHEMA RECUPERO CON PALIZZATA IN LEGNAME



Si rende necessario il taglio di alcuni alberi per la creazione del corridoio di passaggio della linea aerea.

Considerando i contesti boscati interessati per l'apertura dei brevi corridoi di partenza e di arrivo (roccolo e Temù), questi rimandano a formazioni boscate di abete rosso a bassa quota e abete rosso e larice alle quote superiori.

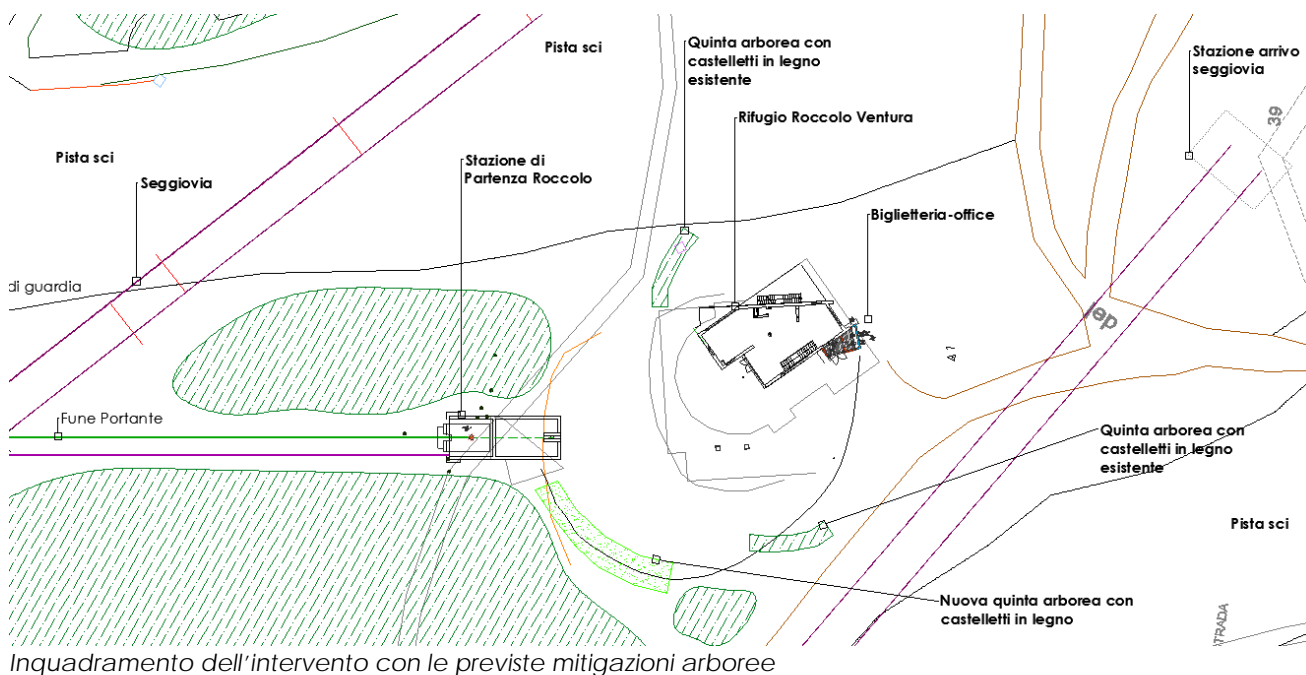
Tali cenosi risultano ben rappresentate in tutto il territorio comunale e dell'alta valle.



La torre di partenza è prevista con un'altezza di circa 13 metri dal livello del piazzale del rifugio e permette di attraversare in sicurezza l'impianto di risalita e la pista da sci esistenti.

La Località Roccolo Ventura è caratterizzata dall'essere un punto di snodo infrastrutturale-sciistico dotato di funzioni ricettive (bar e ristorante con possibilità di permanenza notturna).

Le aree boscate (in verde scuro) risultano già plasmate dalla presenza dei vari impianti e delle attrezzature ricettive di tipo turistico, come le piste da sci, il rifugio, stazione di arrivo della seggiovia ed il passaggio di una seconda seggiovia.



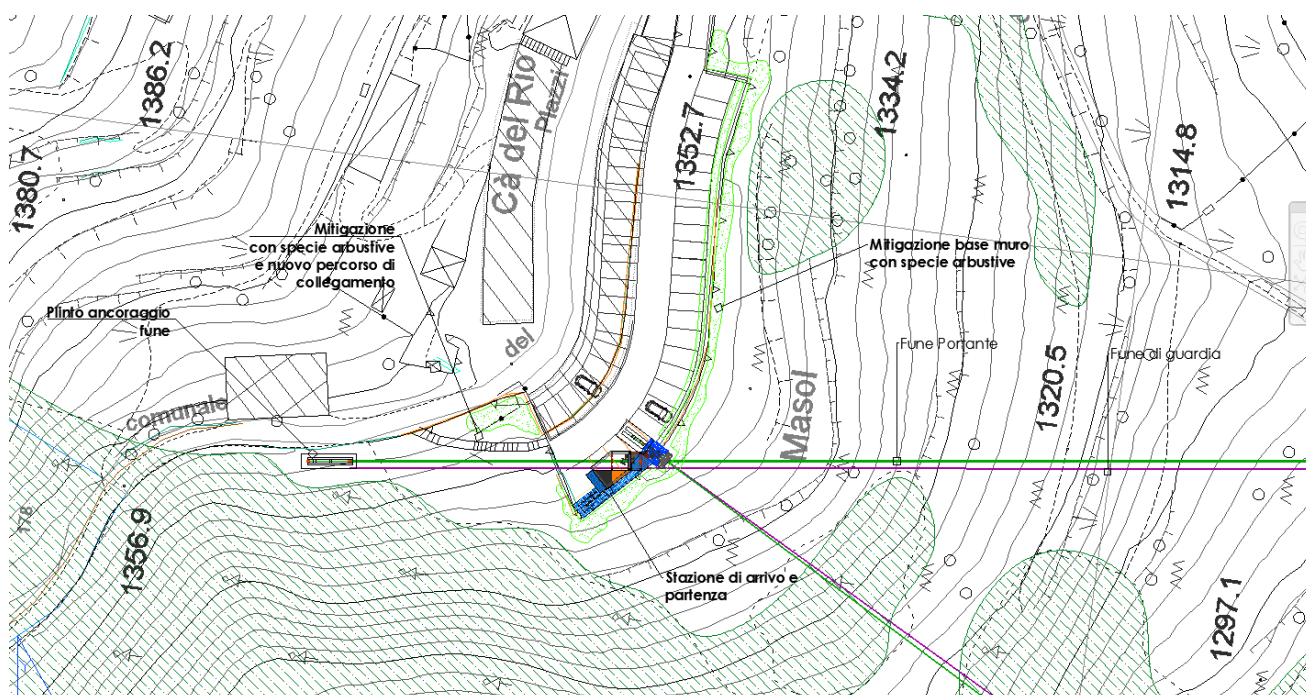
Inquadramento dell'intervento con le previste mitigazioni arboree

La nuova quinta arborea (tipo roccolo) riprende nel disegno quelle già presenti, andando a creare una sorta di disegno decostruito di ciò che fu un tempo l'originario impianto arboreo del roccolo ed allo stesso tempo fungendo da corridoio preferenziale, protetto e scenografico per accedere alla piattaforma della vestizione posta alla base della torre di lancio.

Stazione di arrivo e partenza "Villa"

Al capitolo 1 è stato constatato che la **Stazione intermedia in località Villa Dalegno** non ricade all'interno di alcun tipo di vincolo paesaggistico.

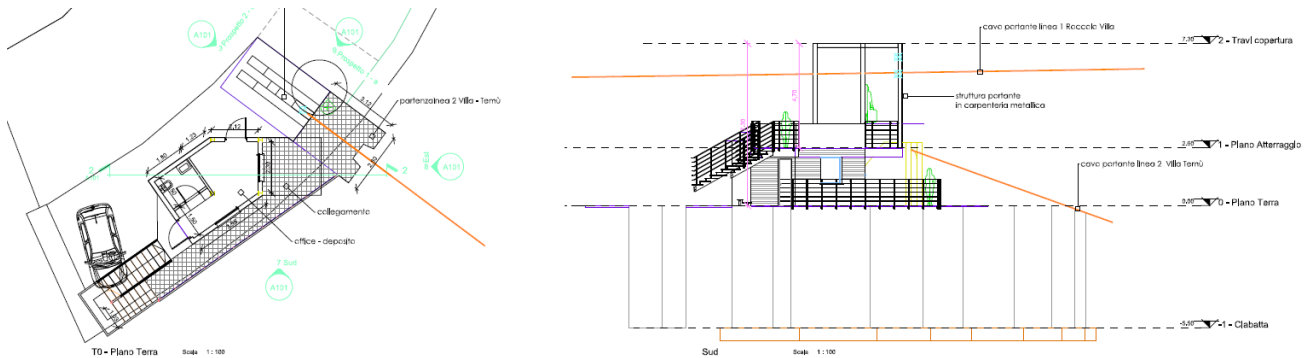
Allo stato attuale, già a colpo d'occhio, si evidenzia immediatamente una situazione di disordine generale, una carenza di finiture dei recenti manufatti ed un ridotto studio dell'inserimento degli stessi nel contesto. L'area di approdo e ripartenza si trova al margine di un parcheggio pubblico, posto all'estrema periferia della frazione.



La stazione racchiude in un elemento unitario le funzioni di atterraggio e decollo, di piccolo ufficio-deposito con servizio igienico ed un'area di pertinenza esterna recintata a protezione delle strutture impiantistiche. Una panoramica scala esterna unisce il piano terra con il piano atterraggio, disegnando il percorso obbligato per i volatori, che vengono condotti alla piattaforma di decollo percorrendo una passerella a sbalzo. Come per le postazioni delle altre stazioni, il personale addetto avrà a disposizione una garitta protettiva da utilizzare nelle pause tra un volo e l'altro.



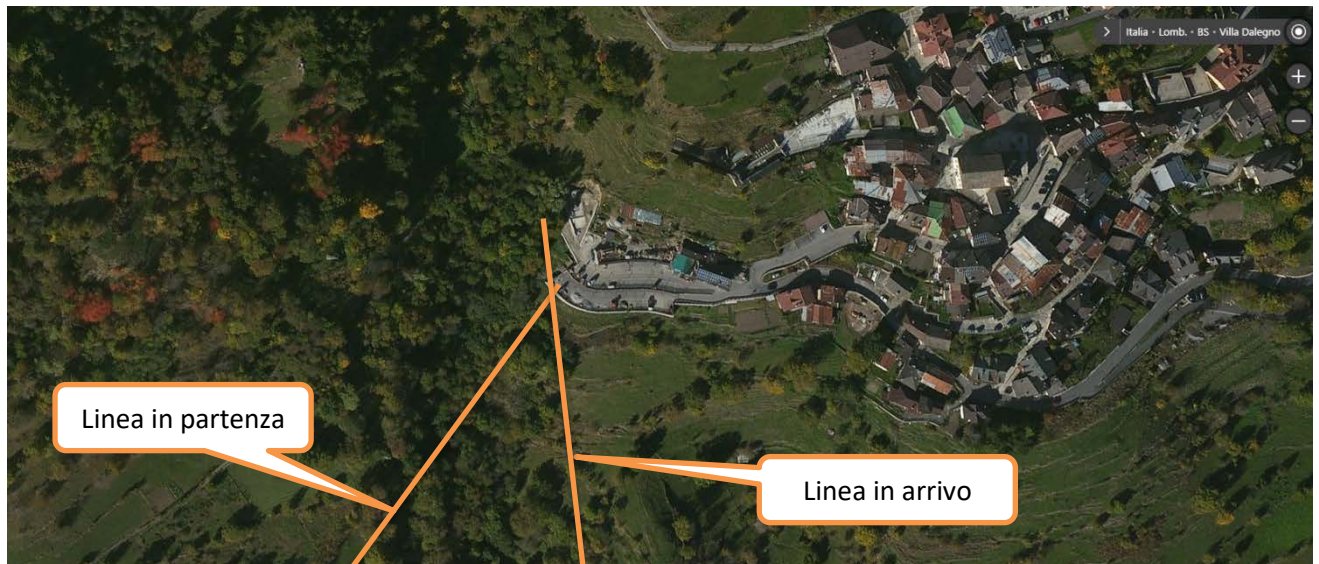
Per motivi fisici legati alla frenata in fase di "atterraggio", le stazioni di atterraggio necessitano di una distanza di 40 metri tra il punto di sbarco ed il punto di attacco a terra del cavo portante. Questo dettaglio tecnico impone la realizzazione di un plinto strutturale che deve raggiungere le quote a progetto, la stazione di Villa è inoltre interessata dall'arrivo della fune segnaletica che avrà un apposito plinto, posizionato a monte dell'impianto.



La stazione di Villa Dalegno è fra le tre la più particolare, si ritiene infatti, che, se, per le stazioni *Roccolo* e *Temù* l'inserimento ambientale possiede un intrinseco equilibrio, per quella di Villa le cose si complicano, proprio per la percezione di disordine precedentemente citata.

Mettendosi nei panni del fruitore dell'impianto, possiamo facilmente immaginare che l'esperienza fruitiva che si vive nelle stazioni *Roccolo* e *Temù* possa essere di "immersione in una natura boschiva" ed un ambiente naturale ben curato.

Approdando a Villa questo non può di certo accadere.



E' per questo che *Villa* si pone come principale obiettivo per indirizzare particolare attenzione progettuale a livello di compensazioni ambientali, con l'intenzione di migliorare l'intorno di approdo della volovia, considerando un'ampia area di intervento.

Sono quindi previste opere di mitigazione con l'obiettivo di migliorare il forte impatto negativo del muro di contenimento dei parcheggi tramite nuove piantumazioni alla base ed in sommità del

primo livello; del miglioramento dell'impatto negativo del fronte box con una revisione dei materiali o delle cromie; miglioramento dell'impatto negativo, provenendo dal sentiero ex Valeriana verso Villa Dalegno.

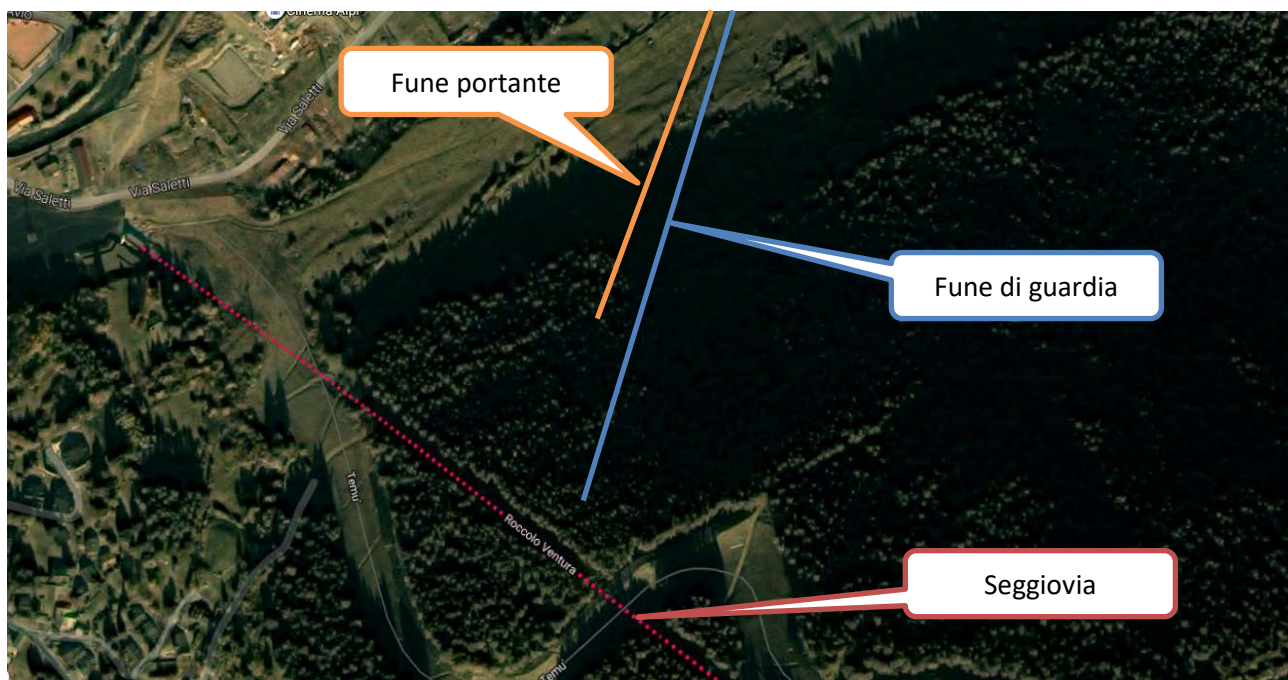


Si ritiene inoltre importante migliorare la viabilità pedonale in collegamento tra i due livelli del parcheggio ed in relazione alla ex Valeriana.

Negli interventi che interessano i versanti saranno utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica.

Stazione di arrivo "Temù"

La **Stazione finale di arrivo a Temù** è posizionata ai margini del fondovalle del Parco dell'Adamello. Come visto, le linee di volo, pur non essendo fisicamente posate a terra, sorvolano aree a bosco (Territori coperti da foreste e da boschi D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lettera g) e (Aree rispetto di fiumi torrenti corsi acqua pubblici D.Lgs. 42/04, art. 142, comma 1, lettera c).

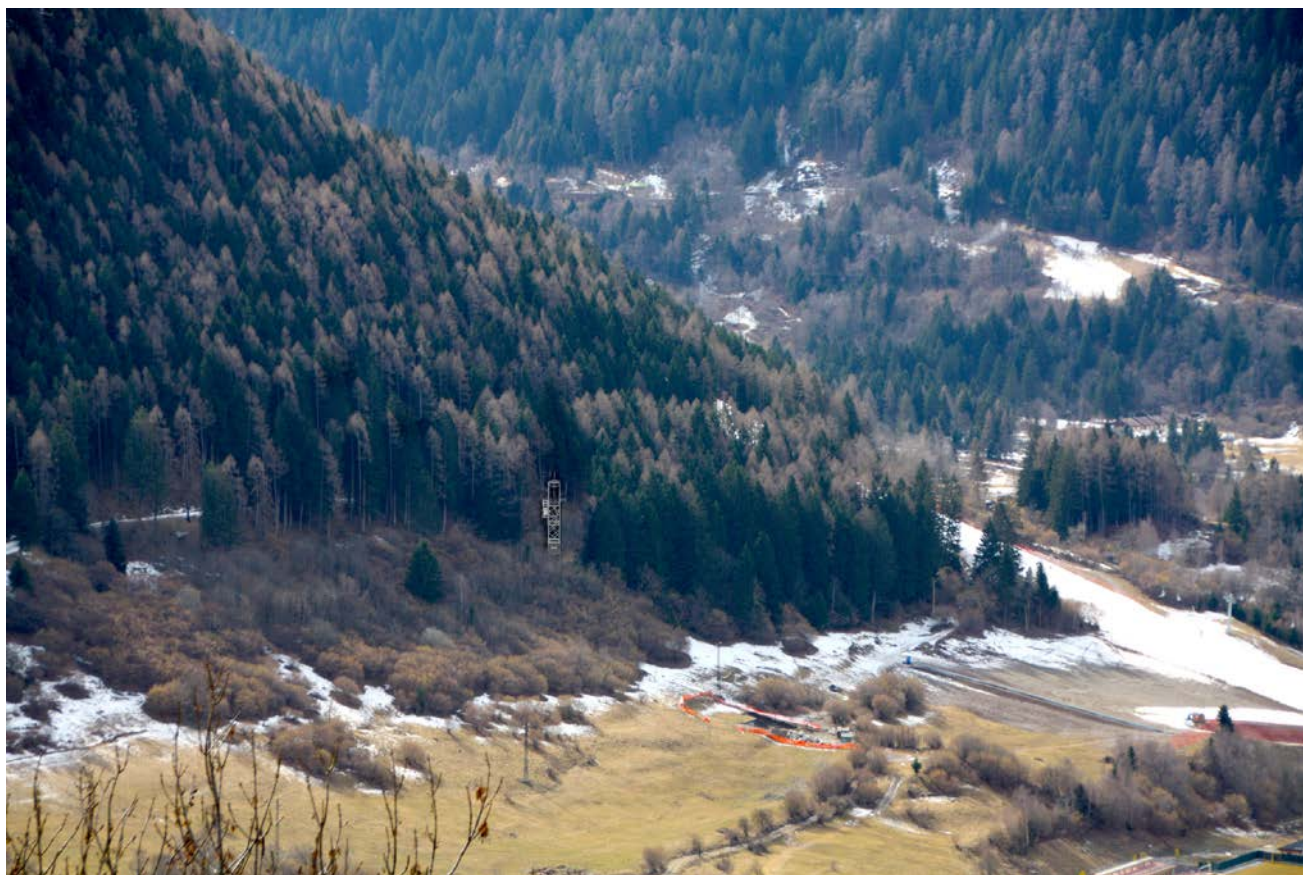


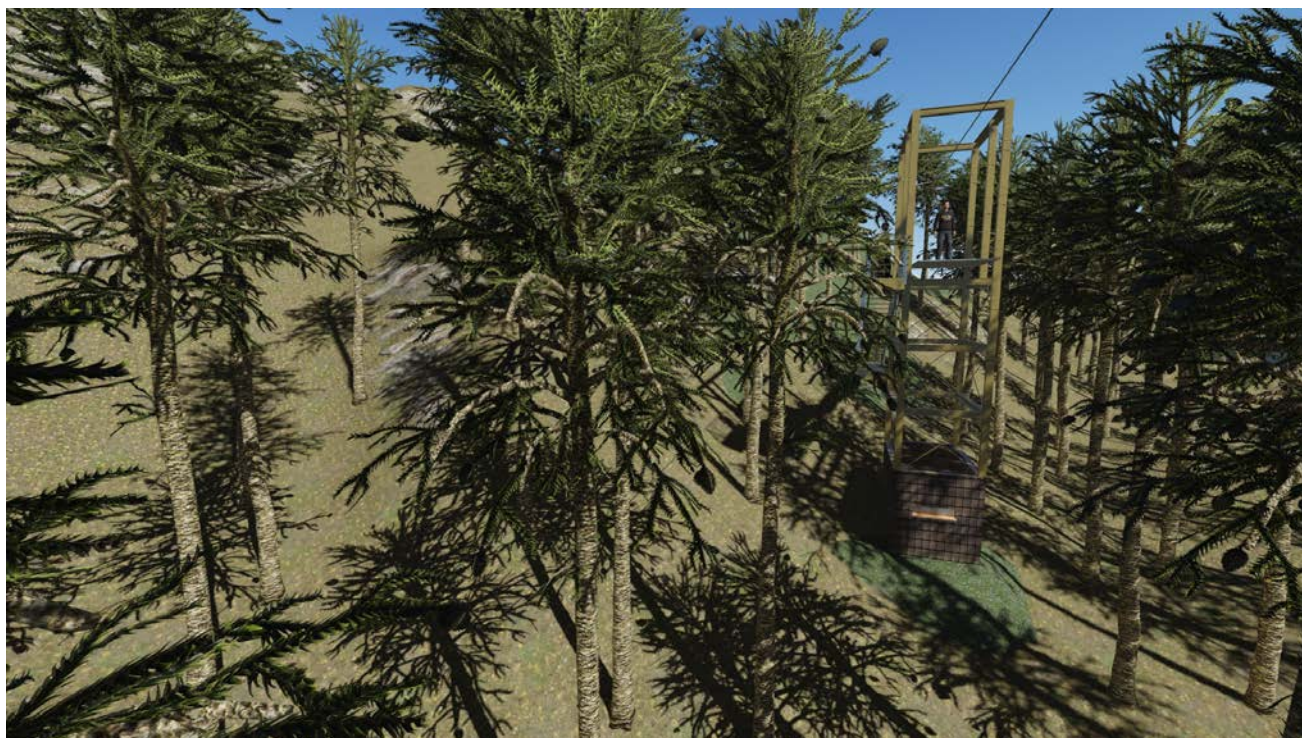
Similmente alla stazione Roccolo, la stazione di atterraggio di Temù è immersa nel pendio alberato, ergendosi come una torre mimetizzata nel bosco, formata da un basamento pieno che contiene gli spazi di spogliatoio-deposito e servizio igienico ed un impalcato strutturale in acciaio, sino al raggiungimento della quota del cavo portante. Tipicamente, si realizzerà ad una distanza di 40 metri il plinto di tenuta del cavo portante, posto al ciglio della strada forestale.

Sentieri e passerelle consentiranno di creare il tessuto pedonale di raccordo e di sicurezza.

Dopo la discesa dalla piattaforma di arrivo si potrà rientrare alla partenza della seggiovia, a piedi o con mezzi di trasporto organizzati dal gestore dell'impianto.

Alla stazione di **Temù** il taglio del margine boscato non sarà netto e verrà compensato dalla piantumazione di essenze di sottobosco.





Simulazione 3D della stazione di arrivo ed inserimento nel contesto vegetato



Impatto generale sul territorio

Tra le principali attrattive culturali troviamo all'interno del territorio Comunale i manufatti bellici risalenti alla prima guerra mondiale, (Guerra Bianca). Le aree di maggior interesse per la presenza di manufatti bellici nel comune di Temù sono le seguenti:

- Bocchette di Val Massa a quota m.2499,; nella parte nord del comune
- cima Bleis di Somalbosco a quota m. 2638; nella parte nord del comune
- Val di Casola - Dosso delle Pertiche; nella parte est del comune, la più prossima al progetto di volovia.

Le Chiese di valore storico culturale si trovano all'interno del centro storico del capoluogo e delle frazioni.

Si segnala la presenza della ex Centrale Idroelettrica di notevole interesse architettonico e storico posizionata nel fondovalle ai confini con il comune di Vezza d'Oglio, nella zona della stazione di partenza della seggiovia.

Il versante esposto a sud è formato prevalentemente da prati terrazzati in disuso, è segnalata la vista sulle montagne circostanti godibile dal percorso sentieristico (ex valeriana) che porta a Villa Dalegno.

I contesti ambientali e gli habitat all'interno del quale sono previsti gli interventi e le cantierizzazioni rimandano ad ambiti di fustaie di conifere dominate da Picea abies per l'area di arrivo a Temù e boschi di Picea e Larix appresso il Roccolo Ventura; al contrario l'area di Villa Dalegno si può considerare in periferia di contesto urbano.

Pur essendo tutti gli interventi esterni alle aree della Rete Natura 2000 si possono comunque evidenziare alcune problematiche di merito:

Utilizzo e trasformazione di suolo

La progettualità in esame prevede la trasformazione di suolo stimata in circa un centinaio di mq per l'area del Roccolo che interesserà la scarpata e il piazzale di manovra mezzi; a Villa Dalegno è prevedibile una superficie intorno ai 25 mq attualmente utilizzata come piazzale di manovra del parcheggio esistente, a Temù circa 20 mq in contesto boscato (fustaia abete rosso).

Cantierizzazione

La cantierizzazione risulta essere sicuramente un elemento in grado di interferire anche se in modo temporaneo sul contesto dei luoghi.

La prima fase principale dovrà partire da una delimitazione precisa delle aree di cantiere all'interno delle quali dovranno essere previste le aree di accantonamento delle terre di scavo, dei materiali di cantiere, dei mezzi meccanici di cantiere, delle strutture da montare e dell'eventuale materiale di risulta (rifiuti) che dovrà essere opportunamente allontanato e portato a valle e smaltito in base alle tipologie secondo le normative.

Soprattutto per le aree all'interno del perimetro del Parco Regionale appare opportuno prevedere una tempistica con periodo di pochi mesi nel periodo autunnale, iniziando l'attività non prima dalla seconda metà di agosto, con chiusura del cantiere (comprensiva degli interventi di recupero e rinaturalizzazione delle aree in un arco temporale indicativamente di una sessantina di giornate lavorative.

Gli interventi di sistemazione e recupero delle aree di cantiere dovranno prevedere l'utilizzo delle più idonee tecniche di ingegneria naturalistica, facendo riferimento ai manuali e alla normativa regionale in merito.

Interferenza con corridoio ecologico per avifauna

In fase di esercizio appare evidente la problematica legata alla presenza dei cavi aerei che dovranno attraversare la valle per due tratti.

- VERIFICA IMPATTI – indicazioni relative al progetto in esame

Il progetto non interessa luoghi contraddistinti da valenza storico culturale consolidata. L'inserimento delle stazioni e delle linee di cavo interferisce visivamente sulla componente paesaggio quasi esclusivamente nelle vicinanze dell'opera.

Nelle visuali allargate, valutata attentamente la visibilità a distanze diverse dei 2 cavi portanti e dei 2 cavi di segnalazione, non risulta una incidenza significativa sulla componente paesaggio, in quanto il cavo è visibile per i primi 50/200 metri a seconda delle condizioni metereologiche.



Per la fruizione visiva del paesaggio percorrendo la principale rete viaria, nella maggior parte delle prospettive, i cavi risultano nascosti da altri elementi (naturali e manufatti) e comunque si mantengono all'interno dello skyline disegnato dalla valle, senza stagliarsi nel cielo. A livello spaziale, i cavi portanti disegnano un triangolo virtuale sospeso nell'aria, che, a differenza delle linee elettriche ad alta tensione, che sono caratterizzate da più cavi e da numerosi punti di appoggio, l'impianto ad aerofune poggia su soli tre punti.

In generale l'impatto visivo sul territorio risulta molto basso.





In generale osserviamo come le linee aeree corrano sulla parte bassa della visuale ed i numerosi elementi che si frappongono, impedendone la vista.



L'immagine soprastante mostra una tipica linea aerea elettrica di alta tensione corredata dalla fune di guardia.



Pare evidente (vedi ingrandimento) il basso impatto visivo dato dai cavi e dalle tipiche palle segnaletiche della fune superiore.

3. Conclusioni

Il quadro ambientale e naturalistico del contesto montano alpino all'interno del quale si è sviluppato il Comune di Temù evidenzia elevati valori di naturalità.

La storica vocazionalità turistica di queste aree, deve quindi inserirsi all'interno di questo patrimonio ambientale con proposte fruibili in grado di valorizzare questi luoghi, con discreto equilibrio, attraverso una pluralità di offerte che in tutto l'arco dell'anno possano essere in grado di fruire e adeguatamente valorizzare questi ambienti.

Dall'analisi della documentazione progettuale relativa al nuovo impianto ad aerofune in parola, appare evidente il carattere di novità della proposta fruibile.

Questa ulteriore opportunità per il contesto dell'area può evidenziare, soprattutto a regime, alcune problematiche che possono essere mitigate attraverso puntuali accorgimenti tecnici ed operativi: nel contempo, può rappresentare un'opportunità per qualificare il sistema del turismo verde, con una nuova opportunità di fruizione del paesaggio e la connessione a percorsi storici e ippovie.

Le aree interessate rimandano per la stazione di partenza in quota (Roccolo Ventura) a contesti che, di fatto, risultano essere in buona parte ambiti di pertinenza e manovra legati all'attuale attività turistico-ricettiva e di gestione delle piste.

La stazione intermedia localizzata a Villa Dalegno, si colloca al margine del contesto edificato.

La stazione di arrivo a Temù viene posizionata in un ambito di fustaia di abete rosso in corrispondenza di una sterrata di servizio esistente.

In fase di cantierizzazione non si evidenziano particolari problematiche se non la corretta delimitazione delle aree di cantiere, la minima movimentazione dei terreni, con accantonamento degli stessi per la successiva fase di sistemazione e recupero.

Gli interventi di sistemazione e recupero delle aree di cantiere dovranno prevedere l'utilizzo delle più idonee tecniche di ingegneria naturalistica, facendo riferimento ai manuali e alla normativa regionale in merito.

Al fine di minimizzare la pressione sulle aree e sulle presenze faunistiche potenzialmente interessate, si prevede che la fase di allestimento e cantierizzazione soprattutto per l'area di Roccolo Ventura, venga limitata e chiusa in un periodo di pochi mesi considerando una tempistica che possa coprire un lasso di tempo che comprenda il periodo autunnale, iniziando l'attività non prima dalla seconda metà di agosto, con chiusura del cantiere (comprensiva degli interventi di recupero e rinaturalizzazione delle aree in un arco temporale indicativamente di una sessantina di giornate lavorative).

Il cavo di guardia, oltre alle strutture ad alta visibilità come prescritto dalla normativa per il volo aereo, dovranno essere ulteriormente dotate di segnalatori finalizzati ad evitare potenziali fenomeni di collisione a carico dell'avifauna applicando spirali, bird-flight diverters ecc. seguendo in questo caso le linee guida ministeriali in materia (Min. Ambiente- ISPRA – 2008).

Valutato quanto esposto, in considerazione del fatto che tutti gli interventi risultano compatibili con gli ambiti in cui sono inseriti, si ritiene che l'intervento abbia un impatto paesaggistico molto basso.

Arch. Giancarlo Beltracchi
Gruppo bicubo