Sommario

1. PREMESSA....2

1.1 Ubicazione dell'intervento....2

1.2 Tipologia dell'intervento....2

2. ANALISI DELLO STATO ATTUALE....2

2.1 Descrizione dei caratteri paesaggistici del Contesto paesaggistico....3

2.2 Descrizione - Valutazione dei caratteri paesaggistici dell'ambito di intervento....3

2.3 Pianificazione territoriale, urbanistica e di settore....4

2.4 Tutele e vincoli....10

3. VALUTAZIONI SUI CARATTERI DEL PAESAGGIO (STATO DI FATTO)....10

4. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA....11

5. IL PROGETTO....11

5.1 Descrizione dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera....11

6. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA....11

6.1 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera....11

6.2 Simulazione degli effetti degli interventi....11

6.3 Previsione degli effetti....12

6.4 Mitigazione dell'impatto dell'intervento....12

1. PREMESSA

La presente relazione viene redatta dalla Società Impianti Turistici Boè S.p.a di Arabba al fine di poter effettuare l'aumento di portata della seggiovia Campolongo - Bec de Roces da 2190 p/h a 2400 p/h.

La seggiovia è stata autorizzata con la Determinazione della Provincia di Belluno n. 40857 del 20/07/2007.

Il Piano Regionale Neve auspica per questo comprensorio "un mantenimento dello standard raggiunto perseverando nell'aggiornamento dello stesso".
L'intervento è considerato rientrante nella seguente categoria: INTERVENTI E OPERE DI CATEGORIA "B" - Documentazione completa (DPCM 12.12.2005).

Comune di: Livinallongo del Col di Lana

Richiedente: Impianti Turistici Boè S.p.a., via Colesel-Arabba, 6 - 32020 LIVINALLONGO DEL COL DI LANA (BL)

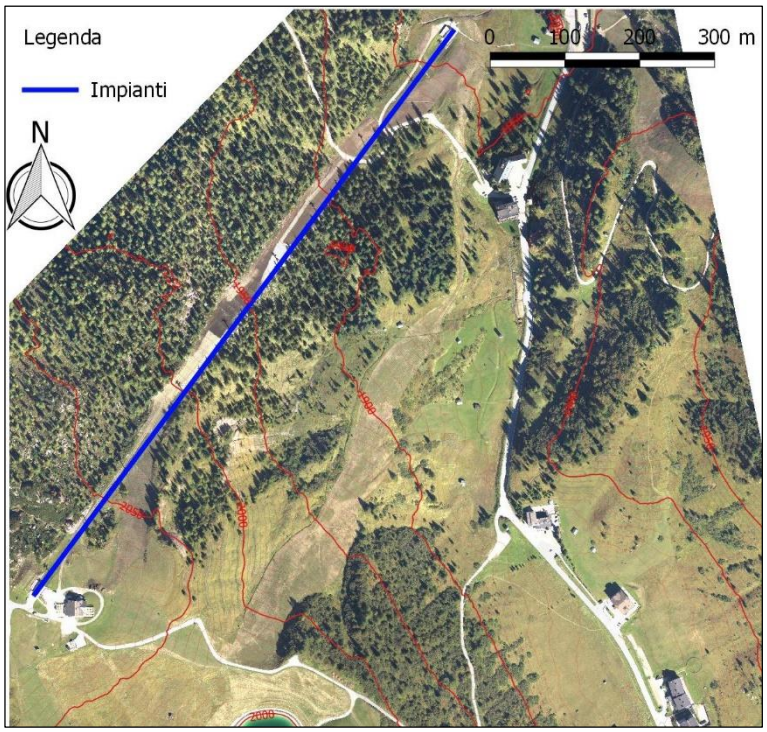


Figura 1 - Foto aerea con zona di intervento

1.1 Ubicazione dell'intervento

L'intervento si localizza fra il Passo Campolongo e i Bec de Roces, posto a monte dell'abitato di Arabba. Tale località è raggiungibile d'estate mediante strade silvo-pastorali dal Passo Campolongo oppure da Arabba; d'inverno mediante impianti di risalita ed in particolare con la Seggiovia Campolongo-Bec de Roces e la Seggiovia Le Pale.
Per la cartografia si veda la Corografia; viene qui riportata la foto aerea dei luoghi con localizzazione intervento.

Contesto paesaggistico: l'area rientra nel contesto paesaggistico **Montano**, nella fascia di quota fra il Campolongo (1855.60 m s.l.m.) e i Bec de Roces (2085.60 m s,l.m.). La seggiovia attraversa una zona a praterie alpine (pista da sci) e lambisce alcune aree boscate.

1.2 Tipologia dell'intervento:

Allo stato attuale la seggiovia, su una lunghezza sviluppata di 937.37 m, dispone di 63 veicoli, posti ad una distanza di 32.88 m, che, viaggiando alla velocità massima di 5 m s^{-1}, garantiscono una portata oraria di 2190 persone. L'intervento consta nell'aumento di portata della seggiovia dalle attuali 2190 p/h a 2400 p/h, mediante l'aggiunta di 6 veicoli.

2. ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1 - Descrizione dei caratteri paesaggistici del Contesto paesaggistico

L'area ricade all'interno dell'Ambito paesaggistico delle Dolomiti Agordine (02), nel sotto-ambito dell'Alto Cordevole nel comune di Pieve di Livinallongo; tuttavia, mentre la stazione di arrivo afferisce al bacino idrografico del Piave, quasi tutta la linea e la stazione di valle sono localizzati nel bacino della Gadera, che

riversa le sue acque nella Rienza, quindi facente parte del bacino dell'Adige. In questo settore, rientrante da un punto di vista amministrativo nella Regione Veneto, il PTRC non definisce ambiti di valore naturalistico ambientale, non vi sono parchi, né biotopi ed è esterna alle aree della rete Natura 2000 (la distanza è superiore a 450 m).
La zona di intervento si colloca lungo una pista da sci, lambendo alcuni popolamenti boscati di abete rosso, con individui di pino mugo e qualche pino cembro.

Caratteri geomorfologici ed idraulici

La seggiovia parte nel fondovalle del rio Rutorto e si sviluppa in direzione NE-SW, su pendii con morfologia variamente articolata, sino al culmine di un crinale ad est dei Bec de Roces. La stazione di valle e il primo sostegno sono posizionati su un modesto rilievo, in parte realizzato con materiale di riporto, percorso al piede da un piccolo rio che raccoglie le acque provenienti dai versanti a nord e a ovest. Poi il tracciato percorre il fianco sinistro di una leggera dorsale di origine glaciale e sale a mezzacosta attraverso un vasto accumulo di antiche frane con grossi blocchi. Dopo aver superato un ampio avvallamento la linea si mantiene sul margine meridionale di un'antica frana. Nel complesso i pendii attraversati sono caratterizzati da sufficienti condizioni di stabilità e non risultano interessati da particolari fenomeni franosi e erosivi.

Caratteri naturalistici

L'area di intervento è caratterizzata da prati pingui nella zona della stazione di valle. Alzandosi di quota la seggiovia costeggia la pista da sci Rutort; tale zona era, una volta, sottoposta a uso pastorale, con impoverimento delle specie presenti, e, successivamente, è stata oggetto di semina con miscugli che hanno impoverito la naturalità della fitocenosi. Ai lati della pista Rutort è presente un bosco, a prevalenza di larice con abete rosso e pino mugo che si inerpica sui macereti, talvolta accompagnato da pino cembro. La stazione di monte è lambita dalla mugheta verso Nord e circondata da piste da sci verso Sud.

Caratteri forestali e alpeggio

La seggiovia lambisce alcuni popolamenti di Larici-cembreti con abete rosso, e nella sua parte sommitale, vicino ai Bec de Roces, una mugheta microterma.

Caratteri del paesaggio agrario

Solo nella parte basale si ha la presenza di alcuni lembi di paesaggio agrario, con fienili e baite, alcuni dei quali, negli ultimi decenni, sono stati trasformati in strutture adibite a servizio turistico (snack bar,...) e, talvolta, a magazzino. La vocazione agricola si è tramutata in vocazione turistica, sia estiva che invernale, testimoniata da strutture turistiche.

Caratteri degli insediamenti storici e delle dinamiche insediative

La zona del Passo Campolongo si sta progressivamente antropizzando con presenza e ammodernamento di strutture turistiche che hanno visto la loro nascita fra gli anni 60 e 70. I fienili e la baite sono in fase di trasformazione in ambienti ricettivi/turistici, o trasformati in locali adibiti a magazzino. Nella zona dei Bec de Roces è presente un rifugio e un'altra seggiovia, nati negli anni '80; l'area è altamente antropizzata a scopo turistico.

2.2 - Descrizione - Valutazione dei caratteri paesaggistici dell'ambito di intervento
Abbiamo sostanzialmente tre fisionomie paesaggistiche. Al Passo Campolongo prati pingui, con strutture agricole (fienili) e turistiche (alberghi, seggiovie,…), poi i boschi di larice e pino cembro con abbondante componente di abete rosso, nonché la mugheta microterma, e, infine, ai Bec de Roces, praterie alpine, spazi aperti, altamente antropizzati per la trasformazione in piste da sci. Proprio una pista, denominata Rutort (A.1.69), costeggia la seggiovia in tutta la sua lunghezza, ed è immersa e, in parte, mascherata dal bosco.

2.3 Pianificazione territoriale, urbanistica e di settore

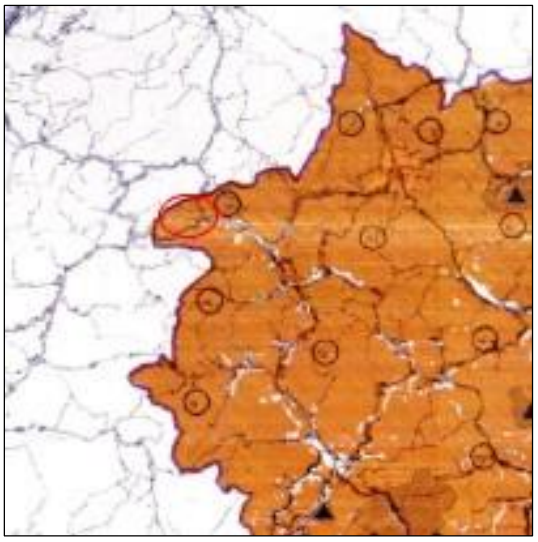
2.3.1 P.T.R.C. - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento vigente

Tav. 2 – Ambiti naturalistico – ambientali e paesaggistici a livello regionale (Figura 2.1)

La zona di intervento ricade in “aree a tutela paesaggistica”.

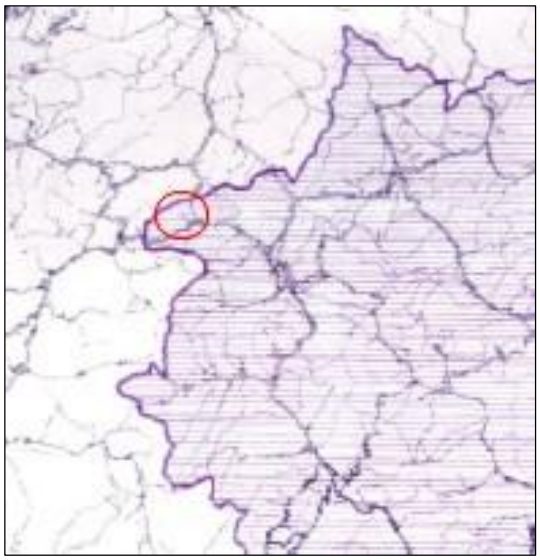
Il P.T.R.C. individua nelle Tav. n. 2 e 10 il “Sistema degli ambiti naturalistico ambientali e paesaggistici di livello regionale”, articolato in:
- ambiti naturalistici di livello regionale;
- aree di tutela paesaggistica, vincolate ai sensi delle leggi 29.6.1939, n. 1497 e 8.8.1985, n.431;
- zone umide;
- zone selvagge.
Tutte le aree così individuate costituiscono zone ad alta sensibilità ambientale o ad alto rischio ecologico.

Figura 2.1 - Estratto PTRC Tav. 2



Tav. 3 – Integrità del territorio agricolo (Figura 2.2)

La zona di intervento ricade in “ambiti di alta collina e montagna” (art. 23).



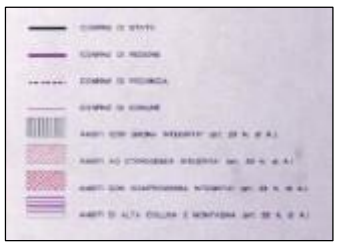


Figura 2.2 - Estratto PTRC Tav. 3

Nelle norme del P.T.R.C. si legge: *Per gli “ambiti di alta collina e montagna”, gli strumenti urbanistici subordinati debbono prevedere le infrastrutture extra-agricole necessarie per garantire stabilità alla funzione agricola e cambi di destinazione d'uso di norma per i terreni non interessati da aziende agricole vitali o gestite associativamente.*

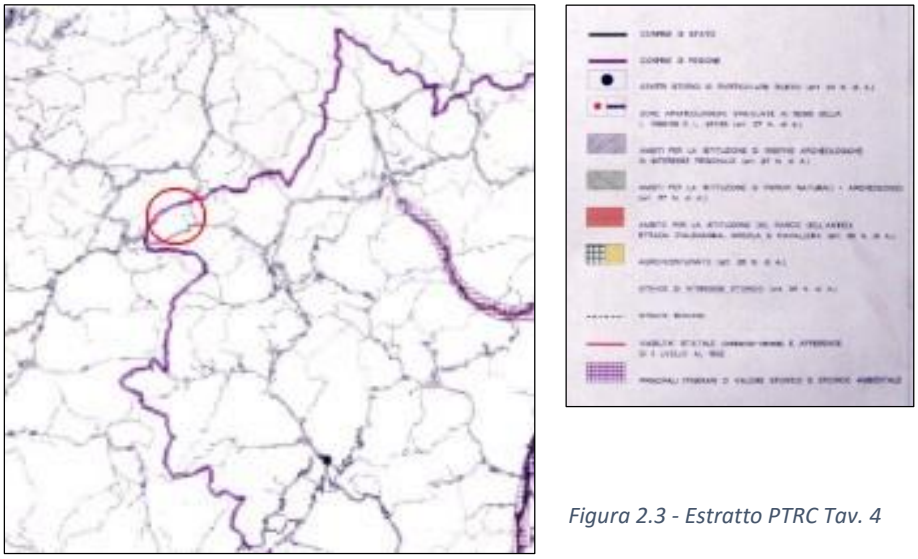


Figura 2.3 - Estratto PTRC Tav. 4

Tav. 4 – Sistema insediativo ed infrastrutturale storico ed archeologico (Figura 2.3)

Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.

Tav. 5 - Ambiti per la istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di massima tutela paesaggistica (Figura 2.4)

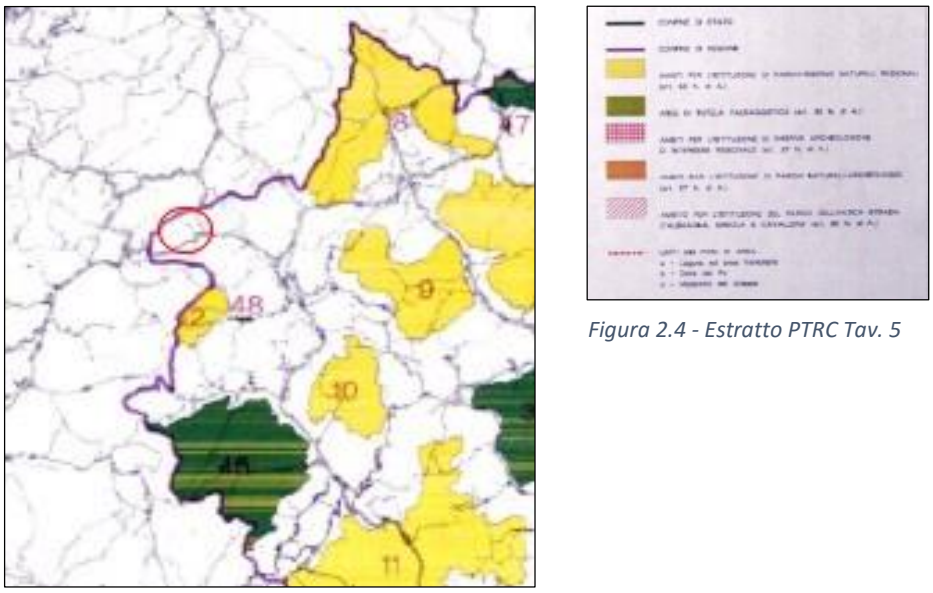


Figura 2.4 - Estratto PTRC Tav. 5

Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.

Tav. 9 – Ambiti per l'istituzione di parchi e riserve regionali naturali ed archeologici ed aree di tutela paesaggistica

Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.

Tav. 10 - Valenze storico – culturali e paesaggistico – ambientali

Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.

2.2.2 P.T.R.C. - Piano Territoriale Regionale di Coordinamento adottato

Tav. 1a – Uso del suolo – Terra (Figura 2.5)

L'area di studio ricade nel sistema del suolo agro-forestale, per la maggior parte nel "pascolo naturale", sfiorando anche alcuni lembi di "foresta ad elevato valore naturalistico".

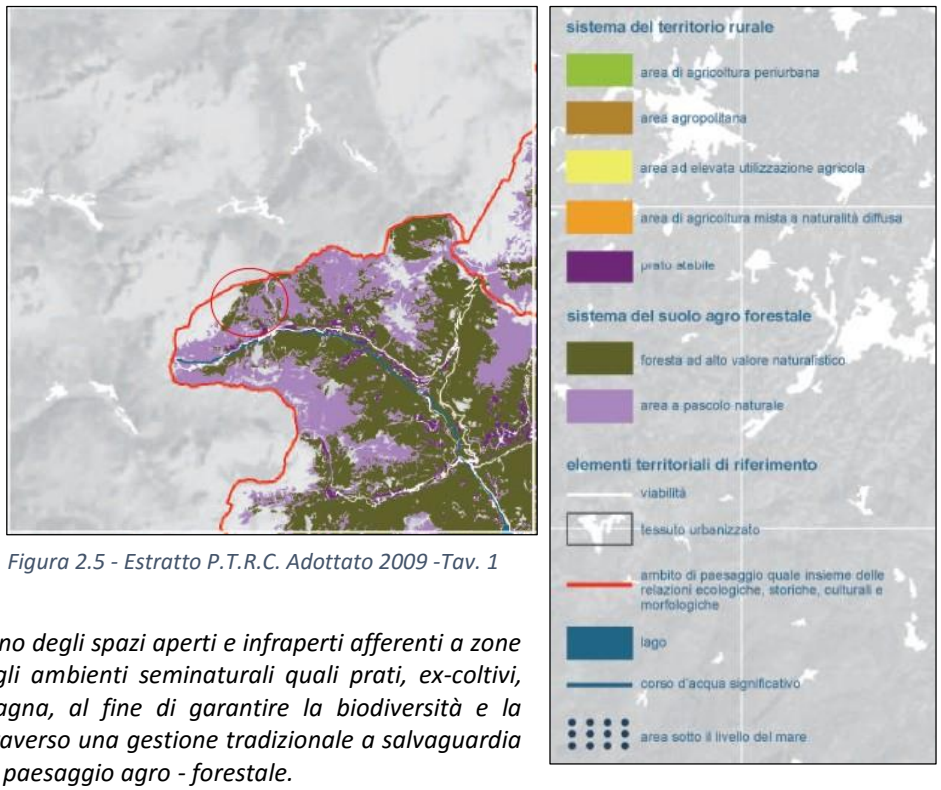


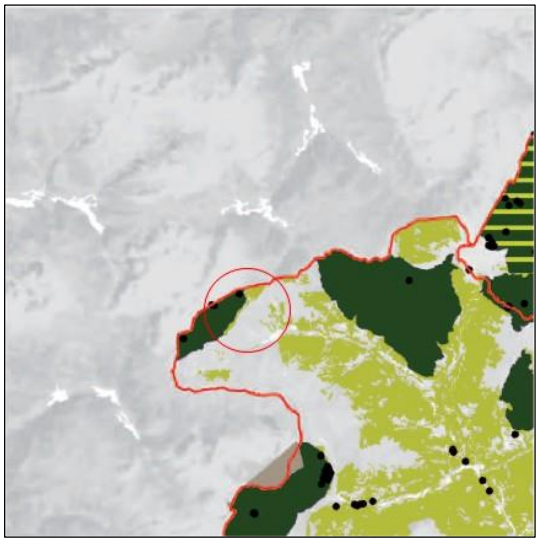
Figura 2.5 - Estratto P.T.R.C. Adottato 2009 -Tav. 1

ARTICOLO 12 - Foreste e spazi aperti ad alto valore naturalistico
1. Le foreste ad alto valore naturalistico assolvono a finalità idrogeologiche, ambientali, paesaggistiche e socio economiche.
2. La Regione incentiva il ripristino degli spazi aperti e infraperti afferenti a zone boscate e la conservazione degli ambienti seminaturali quali prati, ex-coltivi, pascoli di media e alta montagna, al fine di garantire la biodiversità e la manutenzione del territorio attraverso una gestione tradizionale a salvaguardia delle caratteristiche storiche del paesaggio agro - forestale.
3. Le attività selvicolturali condotte secondo i principi della gestione forestale sostenibile, con particolare riferimento ai territori classificati montani, costituiscono fattore indispensabile di sviluppo del settore forestale e di miglioramento delle condizioni economiche e sociali delle popolazioni locali.
4. Nelle aree protette e nei Siti della Rete Natura 2000, limitatamente alla necessità di garantire la sicurezza, l'incolumità pubblica, la stabilità dei versanti e la realizzazione di interventi localizzati di consolidamento della sede stradale, è ammessa l'asfaltatura delle strade silvopastorali; sono sempre ammessi altri interventi di consolidamento della sede stradale, attuati con tecniche a basso impatto ambientale o afferenti a metodiche ascrivibili all'ingegneria naturalistica.

ARTICOLO 13 - Valorizzazione in zona montana dei pascoli, prati, praterie storiche ed ex coltivi
1. L'utilizzo dei pascoli e delle praterie connesso al mantenimento e al miglioramento dell'attività zootecnica è strumento per garantire le valenze naturalistiche, protettive e colturali.
2. Nei prati, nei pascoli e nelle praterie d'alta quota che costituiscono elemento di grande rilievo per la configurazione del paesaggio agro – forestale, vanno favoriti interventi di recupero colturale e va incoraggiata la relativa gestione attiva a fini zootecnici.
3. Per le finalità di cui al comma 2 possono essere messi in atto interventi di contenimento dell'avanzamento del bosco.
4. Nei pascoli montani la rinnovazione forestale si considera insediata quando raggiunge una altezza superiore a 3 metri.

Tav. 2 – Biodiversità (Figura 2.6)

Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento. L'area di intervento lambisce alcune zone considerate corridoi ecologici.



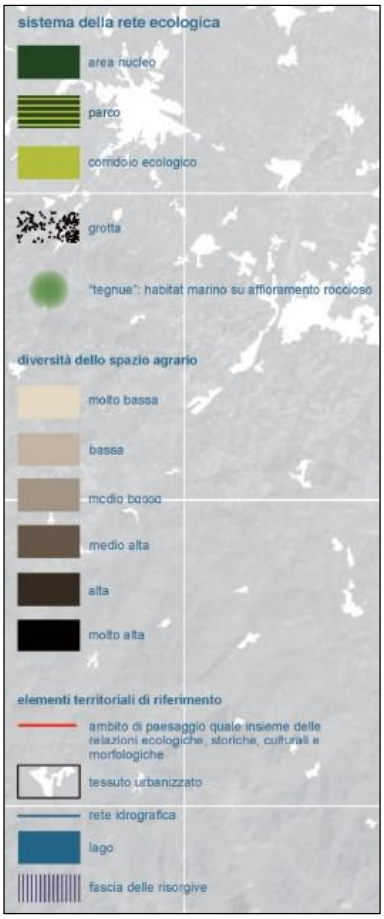


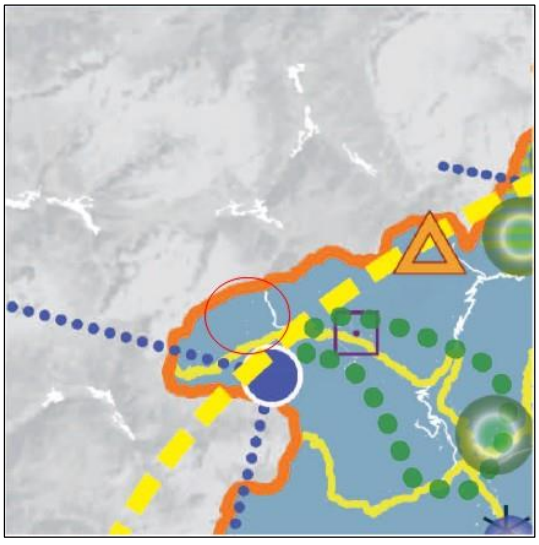
Figura 2.6- Estratto PTRC Adottato 2009 - Tav. 2

Art. 25 - Corridoi ecologici
1. Le Province definiscono le azioni necessarie per il miglioramento della funzionalità ecologica degli habitat e delle specie nei corridoi ecologici, individuano e disciplinano i corridoi ecologici sulla base dei perimetri indicati, ispirandosi al principio dell'equilibrio tra la finalità ambientale e lo sviluppo economico ed evitando, per quanto possibile, la compressione del diritto di iniziativa privata.
2. La Giunta Regionale, in sede di approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale provinciale, provvede ad aggiornare la banca dati territoriale relativa alla Rete ecologica.
3. I Comuni individuano le misure volte a minimizzare gli effetti causati dai processi di antropizzazione o trasformazione sui corridoi ecologici, anche prevedendo la realizzazione di strutture predisposte a superare barriere naturali o artificiali al fine di consentire la continuità funzionale dei corridoi. Per la definizione di tali misure i Comuni promuovono attività di studio per l'approfondimento e la conoscenza della Rete ecologica.
4. Sono vietati gli interventi che interrompono o deteriorano le funzioni ecosistemiche garantite dai corridoi ecologici.

Tav. 5a – Sviluppo economico – produttivo

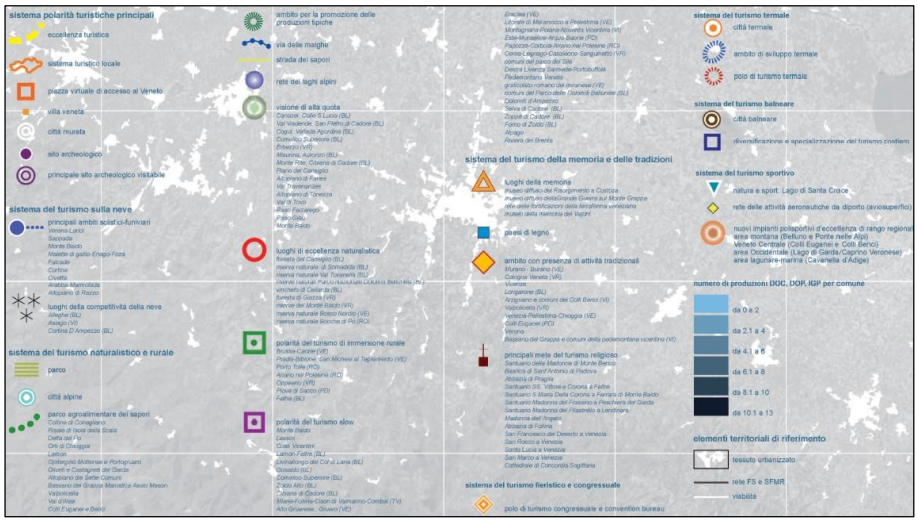
Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento.

Tav. 5b – Sviluppo economico – turistico (Figura 2.7)



L'area fa parte dell'eccellenza turistica del Veneto, e dei principali ambiti sciistici-funiviari.

Figura 2.7- Estratto PTRC Adottato 2009 - Tav. 5b



Tav. 9 – Sistema del territorio rurale e della rete ecologica (Figura 2.8)

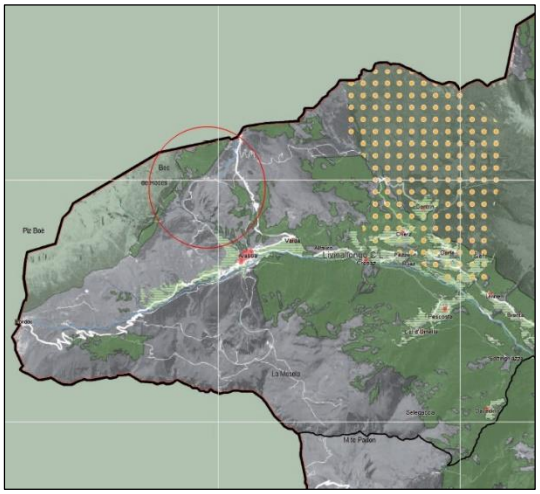
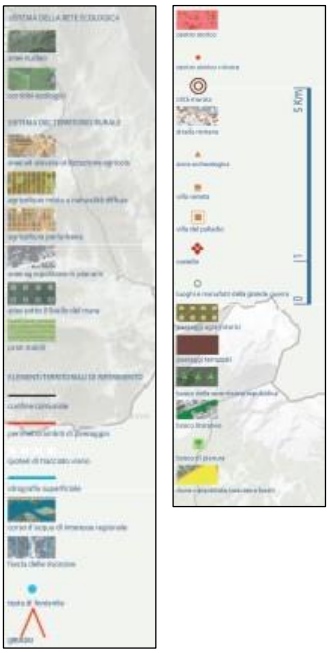


Figura 2.8- Estratto PTRC Adottato 2009 - Tav. 9



Nessuna indicazione specifica per l'area di intervento; l'area di intervento è lambita da porzione di territorio individuato come "corridoio ecologico".
L'area è compresa nell'ambito 9.2 (Agordo-Zoldo).

AMBITI DI PAESAGGIO - ATLANTE RICOGNITIVO

Si elencano, in riferimento alla seggiovia Passo Campolongo-Bec de Roces, gli Obiettivi di Qualità e Indirizzi relativi all'Ambito specifico nel quale ricade l'intervento, definiti nell'Atlante dei Paesaggi del Veneto adottato con D.G.R. 372 del 17.02 2009:

<u>1. Integrità delle aree ad elevata naturalità ed alto valore ecosistemico</u>

1a. Salvaguardare le aree ad elevata naturalità e ad alto valore ecosistemico.

1c. Prevedere attività di monitoraggio e misure di regolazione della presenza antropica e delle pratiche turistiche e ricreative.

<u>11. Integrità e qualità ecologica dei sistemi prativi montani</u>

11a. Incentivare le attività agricole di sfalcio, identificando delle parti di territorio sulle quali concentrare gli sforzi contro il degrado del prato e del pascolo e l'avanzamento spontaneo del bosco.

11c. Programmare il ripristino di alcune praterie storicamente testimoniate, sulla base di adeguati studi preliminari.

Figura 2.9- Tavola dei valori naturalistico-ambientali e storico culturali

11d. Individuare e incoraggiare specifiche attività turistiche e del tempo libero che garantiscano nuove forme di presidio del territorio agropastorale in declino.

<u>15. Valore storico-culturale dei paesaggi agrari storici</u>

15a. Promuovere la conoscenza dei paesaggi agrari storici e degli elementi che li compongono (paesaggio dei tabià) e incoraggiare pratiche agricole che ne permettano la conservazione.

<u>38. Consapevolezza dei valori naturalistico-ambientali e storico-culturali</u>

38a. Incoraggiare l'individuazione e la messa in rete di risorse museali locali, percorsi di fruizione e itinerari tematici di conoscenza del territorio, in particolare il sistema dei siti di archeologia mineraria (Valle Imperina, Gares, Fursil), dei castelli e dei forti. Valorizzare il passaggio della Via Alpina (Livinallongo e Colle Santa Lucia) e la presenza dei "paesi di legno" (Celat di Vallada Agordina).

38b. Promuovere la conoscenza dei tracciati viari di antico sedime, integrandoli nella rete della mobilità slow, dei percorsi di fruizione e degli itinerari tematici, in particolare i percorsi della monticazione e le vie del ferro.

38c. Attrezzare i percorsi di fruizione e gli itinerari tematici nel rispetto dei caratteri del contesto, controllando l'eccessiva proliferazione della segnaletica informativa (inquinamento semiotico).

<u>2.2.6 P.A.T.I. Alto Agordino</u>

Il P.A.T.I. Alto Agordino è stato adottato dal Comune di Livinallongo con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 1 del 09 aprile 2014.

Tav. 2a – Carta delle Invarianti (Figura 2.10)

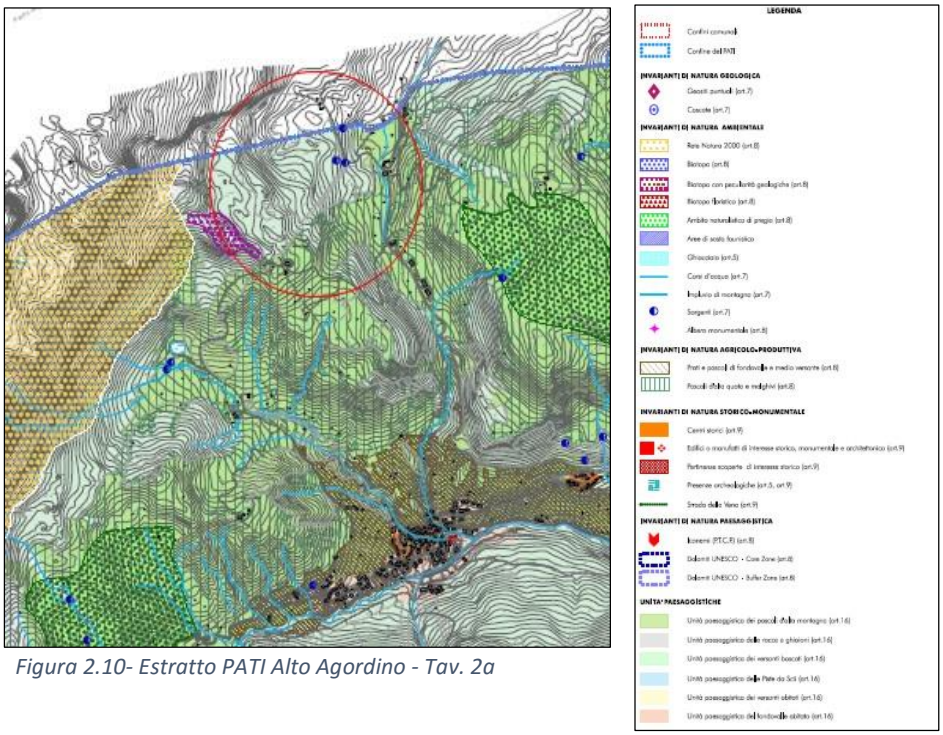


Figura 2.10- Estratto PATI Alto Agordino - Tav. 2a

L'area di intervento ricade nel "confine del P.A.T.I.", nell'Unità paesaggistica dei pascoli di alta montagna (Art. 16).

Non vengono interessati ambiti di pregio naturalistico e zone Unesco. Il P.A.T.I. recita:

Gran parte delle aree prative di alta quota sono situate nei territori di alta montagna dei Comuni di Livinallongo del Col di Lana e Colle Santa Lucia, ed in corrispondenza di esse nel tempo si sono concentrate sia le attività malghive che quelle legate alla pratica dello sci alpino. Tali ambiti

rappresentano dunque da sempre una risorsa irrinunciabile per le popolazioni residenti, che nei secoli hanno saputo far tesoro delle potenzialità da esse espresse, sfruttandone di volta in volta differenti aspetti. Buona parte delle zone a prato presentano inoltre un elevato valore naturalistico, dettato dalla presenza di specie floro-faunistiche di pregio.

2.4 Tutele e vincoli

L'area di intervento è tutelata per legge ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/04, (territori costieri; territori contermini ai laghi; fiumi, torrenti, corsi d'acqua; **montagne sup. 1200/1600 m**; ghiacciai e circhi glaciali; parchi e riserve; territori coperti da foreste e boschi; università agrarie e usi civici; zone umide; vulcani; zone di interesse archeologico).

3. VALUTAZIONI SUI CARATTERI DEL PAESAGGIO (STATO DI FATTO)

Sintesi dei valori storico-culturali
Nel passato la zona era prevalentemente coperta da bosco, di tipologia larici-cembreto, poi percorso dalla linea di due vecchi skilift, sostituiti dalla attuale seggiovia. Nel recente passato è stata realizzata in zona una pista da sci (Rutort) che costeggia la linea della seggiovia. Presso la stazione di valle il piano del Passo Campolongo ospita alcune baite e fienili, oramai trasformati in strutture turistico ricettive; ben poco resta del paesaggio agricolo passato, anche sulla cima dei Bec de Roces, dove un rifugio e le stazioni di arrivo di due seggiovie danno l'impressione di una luogo fortemente antropizzato, utilizzato per il turismo invernale ed estivo.

Sintesi dei valori ecologico - naturalistici
La seggiovia, che percorre un'apertura del bosco risultato della costruzione della pista Rutort, è circondata da un larici-cembreto con abbondante compartecipazione di abete rosso. La stazione di valle è posta in zona prativa, con parti pingui, la cui composizione è stata fortemente alterata da interventi di semina artificiale sulle aree adibite a piste da sci, normalmente falciate durante la stagione estiva. La zona di monte, che confina con una mugheta microterma posta più a Ovest, è anch'essa dominata da piste da sci.

Sintesi dei valori percettivi
Il panorama che si ha dal rifugio Bec de Roces è sicuramente unico (vista del Civetta e del Pelmo) e mitiga in parte la presenza delle strutture e gli impianti per la pratica dello sci; nonostante gli elementi artificiali, la sensazione comunque è quella di essere in un ambiente naturale di alta quota, grazie soprattutto agli interventi di ripristino ambientale.
Lo stesso si può dire della zona più a valle, vicino al Passo Campolongo, dove la vista sulla Val Badia e il Sasso della Croce fa percepire al visitatore un'impressione di una certa naturalità, nonostante la presenza oramai diffusa di strutture turistiche.

Sintesi dei rischi e delle criticità
L'area, posta nel cuore delle Dolomiti, alle falde del Gruppo del Sella, è già fortemente antropizzata, per presenza di piste da sci, di impianti di risalita e di strutture turistico-alberghiere, che però sono il risultato di una pianificazione territoriale decennale abbastanza oculata, ancora in equilibrio con il paesaggio circostante.

4. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Foto 4.1 - Seggiovia Campolongo-Bec de Roces - Stazione di monte

Foto 4.2 - Seggiovia Campolongo-Bec de Roces - Stazione di valle

5. PROGETTO

5.1 Descrizione dell'intervento e delle caratteristiche dell'opera

L'intervento costa nell'aumento di portata delle seggiovia dagli attuali 2190 p/h a 2400 p/h. Avendo già la seggiovia una velocità massima di 5 m/s, l'unica possibilità di aumentare la portata è data dall'aggiunta di 6 veicoli, con una nuova equidistanza di 30 m. Dei totali 69 veicoli, come illustrato dalla relazione Leitner, 7 saranno all'interno delle stazioni di valle e monte (giro stazione). Quindi l'unica modifica sarà l'aumento del numero di veicoli. Conseguentemente l'impatto sarà molto limitato, quasi nullo, data la poca consistenza dei veicoli. L'aggiunta di 6 veicoli quadriposto, non altererà significativamente la percezione che si avrà in fase di esercizio.

6. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

6.1 Effetti conseguenti alla realizzazione dell'opera

Gli interventi di progetto non avranno grossi impatti per quanto riguarda il paesaggio. Infatti, come descritto nei paragrafi precedenti, l'unica modifica sarà data dall'aumento del numero di veicoli.

6.2 Simulazione degli effetti degli interventi

Viene qui proposta un'immagine della seggiovia allo stato attuale, con un'inquadratura presa in prossimità della stazione di monte. A termine di paragone viene affiancata la simulazione con l'aumento del numero di veicoli (distanza fra seggiole ridotta). Come si nota la percezione visiva risulta pressoché inalterata.

Figura 6.1 - Stato di fatto

Figura 6.2 - Simulazione aumento veicoli

6.3 Previsione degli effetti

La percezione visiva sarà modificata in maniera molto limitata; l'equidistanza fra i veicoli verrà ridotta dagli attuali 32.88 m a 30 m, con una percezione praticamente invariata rispetto al passato.

6.4 Mitigazione dell'impatto dell'intervento

Non è prevista alcuna mitigazione dell'impatto, essendo esso irrisorio. L'unica misura sarà quella di utilizzare la stessa tipologia di veicoli presente allo stato attuale.

Arabba, 28.04.2016

Il tecnico incaricato

Andrea Crepaz