



Progetti e consulenze
per l'ambiente
e il territorio
Environmental
engineering and consulting

Galleria Roma, 10 - 35020 Albignasego - PD (Italy)
Ph. +039 049 8626457 ISDN - Fax +039 049 711090
net:www.alpiconsult.com - e-mail: alpiconsult@alpiconsult.com

Regione Veneto

Provincia di Vicenza

Comune di Roana



TITOLO:

RELAZIONE
PAESAGGISTICA
INTEGRATIVA

L.R. 21/2008

**PROGETTO DELLA SEGGIOVIA ESAPOSTO
AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO
"RIFUGIO VERENETTA - MONTE VERENA"
(1656.50 – 2005.70)**

COMPRESORIO SCIISTICO DI MONTE VERENA

ALLEGATO:

R/05-INT

Committente:



SOCIETÀ ROANA 2000 VERENA S.R.L.
Località Verenetta - Mezzaselva
36010 Roana - VI

DATA: MAGGIO 2013

Revisione: 00

Progettista:



Ing. FRANCESCO MENEGUS
Galleria Roma, n° 10 – Albignasego - PD

Codice progetto: 24FUN1208

File: CARTIGLIO R05 INT
Paesaggistica Integrativa.doc

Esecutore: D.G.

Collaboratori:

Geologia e ambiente: Dr. Geol. Piera ZANIN
Dr. Geol. Daniela GRIGOLETTO
Aspetti forestali: Dr. For. Claudio FRESCURA
Rilievi topografici: Dr. For. Diego SONDA

INDICE

PREMESSA	1
1. INTRODUZIONE.....	1
2. ELEMENTI INTEGRATIVI PER LA VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA’ PAESAGGISTICA.....	2
2.1. Planimetria generale e sezioni estese all’area di Monte Verena	3
2.2. Analisi dell’impatto	3
2.3. Materiali copertura e strutture	17
3. CONCLUSIONI	19

PREMESSA

La presente relazione paesaggistica integrativa è stata redatta su incarico della Società Roana 2000 Verena S.R.L., località Verenetta – Mezzaselva, comune di Roana (VI), relativamente al “Progetto della seggiovia esposto ad ammortamento automatico” Rifugio Verenetta – Monte Verena” (1656.50 – 2005.70) – nel comprensorio sciistico di monte Verena”.

Gli interventi in esame, come noto, insistono su un’area già fortemente antropizzata e dedicata allo sci alpino; l’area di Monte Verena, nel suo complesso, è infatti caratterizzata da un articolato sistema di impianti, piste e strutture ricettive, ovvero alberghi e rifugi annessi al sistema turistico. Il comprensorio possiede una forte connotazione anche estiva, sia per la panoramicità e amenità dei luoghi, sia, soprattutto, per la presenza del sito fortificato di Monte Verena, posto sulla cima dell’omonimo monte.

Il progetto in esame prevede la sostituzione delle due seggiovie biposto gemelle, esistenti, con una seggiovia esposto ad ammortamento automatico, situata lungo la medesima linea, fatte salve alcune lievi variazioni geometriche di entità trascurabile. Si precisa che le due seggiovie esistenti, comunque, avrebbero ancora circa 20 anni di vita tecnica e l’ammodernamento proposto si inserisce, principalmente, all’interno delle iniziative relative al centenario della Grande Guerra 2015-2018.

Data la natura dell’intervento stesso, ovvero la sostituzione dell’esistente e adeguamento al nuovo, si può ipotizzare che non sarà modificato in modo sostanziale il contesto attuale; anzi, gli interventi proposti, a livello paesaggistico, sono certamente migliorativi rispetto alla situazione attuale.

Nell’elaborato di progetto si sono analizzati gli aspetti paesaggistici in ossequio a quanto previsto dalla L.R. n. 21/08 Art. 21 e dal D.P.C.M. 12 dicembre 2005: “Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell’art. 146, comma 3, del Codice dei beni culturali e del paesaggio di cui al decreto legislativo 22/01/2004, n. 42”.

Il presente elaborato integra la relazione paesaggistica di progetto a seguito delle richieste di integrazione formulate dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le Province di Verona, Roivigo e Vicenza, dalla Responsabile del Procedimento Arch. Rosa Distefano, con comunicazione Prot. 10570 del 02.04.2013 (allegata in copia al termine della presente relazione).

1. INTRODUZIONE

L’illustrazione corretta dell’inquadramento paesaggistico di un progetto di intervento che voglia inserirsi in modo “compatibile” all’interno del contesto montano, necessita di una serie di valutazioni analitiche sintetizzabili nei seguenti aspetti:

- a) la descrizione degli interventi di progetto nelle loro caratteristiche essenziali;
- b) la valutazione delle motivazioni tecniche, sociali ed economiche che hanno guidato le scelte tipologiche delle opere da realizzare;

- c) l'analisi dello stato iniziale delle principali componenti paesaggistiche e ambientali del sito potenzialmente influenzabili a seguito degli interventi in progetto;
- d) l'analisi e la valutazione delle possibili modificazioni e alterazioni delle componenti di cui al precedente punto, conseguenti alla realizzazione degli interventi;
- e) la descrizione delle misure previste per eliminare, compensare o ridurre gli effetti sfavorevoli (negativi) sull'ambiente e/o sulle sue componenti, in relazione sia alle fasi costruttive, sia alla successiva fase di gestione;

La presente integrazione, pertanto, sarà mirata a sviscerare nel dettaglio l'interferenza fra l'intervento di monte dell'impianto (sostanzialmente stazione d'arrivo e area imbarco/sbarco) e l'area dedicata alla fruizione turistica del forte M.te Verena, in quanto i restanti aspetti sono già stati illustrati all'interno della relazione paesaggistica allegata al progetto (R05).

2. ELEMENTI INTEGRATIVI PER LA VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

Valutare l'incidenza complessiva dell'intervento e l'impatto dello stesso nel contesto paesaggistico dell'area, significa, sostanzialmente, quantificare i possibili parametri ambientali che possono aver indotto una modificazione o un'alterazione (qualora l'effetto sia negativo) all'interno del territorio.

Tali parametri sono strettamente correlati alla potenziale sensibilità (capacità di accogliere i cambiamenti, entro certi limiti, senza effetti di alterazione o diminuzione dei caratteri connotativi o degrado della qualità complessiva) e vulnerabilità dei luoghi (condizione di facile alterazione o distruzione dei caratteri connotativi), presenti prima dell'intervento.

Un altro carattere distintivo dei luoghi è connesso alla capacità di "assorbimento visuale" nei confronti del cambiamento, ovvero l'attitudine ad assorbire visivamente le modificazioni, senza riduzione della qualità del paesaggio.

Attraverso le tavole allegate e i paragrafi seguenti si analizzeranno tali componenti ottenendo una chiara definizione delle modificazioni indotte e delle aree effettivamente coinvolte o parzialmente connesse all'intervento previsto.

A corredo della presente relazione sono, pertanto, allegate le seguenti tavole:

- Tavola 1: Planimetria generale intervento e ubicazione sezioni – Area del forte.
- Tavola 2: Sezione 1 e Sezione 4 – Area forte
- Tavola 3: Sezione 2 e Sezione 3 – Area forte
- Tavola 4: Confronto dimensionale fra l'area di ingombro del forte e quella della stazione di arrivo dell'impianto
- Tavola 5: Visibilità degli interventi rispetto all'area del forte.

2.1. Planimetria generale e sezioni estese all'area di Monte Verena

All'interno della planimetria generale dell'intervento si possono osservare i diversi elementi e strutture situate in prossimità della cima del Monte Verena, cogliendo le reciproche relazioni spaziali. In particolare, è stato eseguito il rilievo di dettaglio dell'area, la cui restituzione evidenzia l'ingombro occupato dalle 2 strutture murarie principali costituenti il forte, la carrareccia militare di accesso allo stesso, il manufatto della stazione di arrivo esistente, il rifugio esistente e la stazione di arrivo di progetto. All'interno della tavola sono altresì visibili le tracce delle 4 sezioni riportate nelle tavole 2 e 3.

Particolarmente esemplificative, ai fini del presente studio, sono le sezioni 1 e 2, in quanto intersecano (rispettivamente longitudinalmente e trasversalmente) la stazione di progetto e le strutture ad essa prossima, al fine di percepirne le reali dimensioni e distanze. Osservando la sezione 1, infatti, orientata circa NNE-SSW, si comprende come l'altezza della cupola sommitale della stazione di progetto sia inferiore a quella del manufatto della stazione attuale, che, pertanto, maschera la visione della stessa a chi si trova sulla sommità del monte Verena nell'area del forte (cfr. Tav. 5).

All'interno della sezione 4, inoltre, è stato riportato, con la linea tratteggiata, il profilo del terreno in prossimità della cima del M.te Verena, a ulteriore conferma di quanto sopraccitato; in particolare, tale sezione, consente di cogliere le dimensioni contenute della stazione di arrivo in rapporto alle strutture circostanti e la posizione ribassata della stessa rispetto allo skyline retrostante.

Come richiesto espressamente nella "richiesta di integrazioni della Soprintendenza", sono state eseguite 2 sezioni quotate (cfr. Tavola 3) orientate circa NNE-SSW e poste in corrispondenza dei due manufatti del forte (rispettivamente il blocco batteria e la caserma), sempre nell'ottica di fornire una panoramica completa delle distanze, delle quote relative e delle pendenze in gioco.

Si sottolinea che a tergo dell'area del forte, ovvero sul versante nord del monte Verena, le pendenze precipitano bruscamente, rendendo inutile qualsiasi considerazione o ulteriore sezione illustrativa, in quanto si tratta di un'area ovviamente non frequentata e non accessibile.

2.2. Analisi dell'impatto

La relazione paesaggistica allegata al progetto ha consentito la valutazione degli impatti visivi arrecati dall'opera in oggetto, mediante l'analisi delle foto modellazioni eseguite nell'intorno dell'area di intervento. Precisamente, in armonia con le direttive indicate nel DPCM 12/12/2005, sono state realizzate ben 15 "simulazioni fotografiche con inserimento di rendering tridimensionali" relative alla zona dell'impianto di progetto, comprendendo nell'analisi anche le zone limitrofe, avendo l'accortezza di variare la prospettiva della visuale dell'area.

Le foto modellazioni eseguite, infatti, si riferiscono sia all'analisi del contesto *ravvicinato*, ovvero posto nell'intorno immediato dell'impianto, sia a quello *intermedio*, esteso alle aree limitrofe, per poi allargarsi al contesto *vasto*, inserito nel paesaggio montano circostante. Le modellazioni svolte simulano le condizioni di progetto ipotizzabili sia durante il periodo estivo, maggiormente penalizzante in termini di impatto visivo, in quanto la presenza di copertura nevosa riduce parzialmente la visibilità

dell'opera all'interno del territorio, sia durante la stagione invernale, periodo di effettivo esercizio e maggiore fruizione dell'impianto.

Per valutare le specifiche *modificazioni* indotte dalla sostituzione dell'impianto, occorre prima analizzare le qualità e criticità paesaggistiche del sito, unitamente ai parametri di lettura del rischio paesaggistico, antropico e ambientale potenzialmente verificabili.

In riferimento alla qualità visiva dei luoghi, ovvero alla presenza di particolari qualità sceniche o panoramiche, si premette che l'opera insiste all'interno di un comprensorio sciistico in fase di sviluppo, ovvero all'interno di un contesto ambientale fortemente interfacciato e connesso con la presenza antropica e le sue strutture; la stretta relazione tra uomo e ambiente, turismo e territorio, è già arrivata ad un equilibrio di reciproca sussistenza, che tollera la presenza di un articolato carosello di piste e impianti e la circolazione di un significativo flusso di persone e mezzi lungo l'intero versante meridionale del M. Verena.

In riferimento all'area di intervento, pertanto, non si può parlare di un sistema naturale o di un sito storico totalmente integro ma ci si riferisce ad un territorio che ha già subito una modificazione, per quanto parziale, delle sue connotazioni estetiche originarie, pur preservando i suoi caratteri distintivi naturali. Alla luce di tale convivenza, ormai consolidata, si può ritenere che la sensibilità stessa dei luoghi e la capacità di assorbire un cambiamento visivo siano progressivamente aumentate nel corso degli anni, accompagnando l'evoluzione naturale del contesto circostante.

Ne deriva che, per quanto i luoghi della Grande Guerra presentino un valore storico e paesaggistico elevatissimo, essi devono necessariamente convivere con la modernità dentro alla quale si inseriscono, avendo l'accortezza di creare un'interferenza che valorizzi il bene storico stesso piuttosto che penalizzarlo.

In rapporto alla vulnerabilità specifica delle opere fortificate, queste, per la loro natura di resti parziali, necessitano di una particolare opera di tutela e restauro al fine di potersi preservare ed essere pienamente fruibili, ma non subiscono una facile alterazione delle proprie caratteristiche originarie, in quanto restano sempre nettamente distinguibili e diversificati, per geometria, tipologia e materiali costitutivi, dalle strutture circostanti.

Detto questo, si può ritenere che le qualità visive del sistema non vengano penalizzate dalla realizzazione dell'impianto, innanzitutto per la componente migliorativa apportata all'impatto visivo del comprensorio, di cui si parlerà in seguito, in secondo luogo perché ricalca pressoché fedelmente la direttrice dell'impianto esistente, senza introdurre nuove direttrici di contrasto o modificazione. Infine, si sottolinea che le connotazioni estetiche del nuovo impianto risponderanno a criteri architettonici più moderni e gradevoli rispetto alla struttura obsoleta che caratterizza l'impianto doppio attuale.

Si sottolinea, inoltre, che i due ambiti turistici (sciatori e visitatori del forte) sono e resteranno fisicamente distinti, generando due flussi diversi ma interfacciabili. Chi accede al forte a piedi, infatti, percorrerà la carrareccia militare che si snoda a stretti tornanti oltre il margine orientale del comprensorio, mentre chi fruisce dell'impianto circola all'interno del sistema di piste situate a valle dell'area del forte e in posizione ribassata rispetto a quest'ultimo.

Al fine di illustrare i rapporti reciproci fra il sito fortificato di M.te Verena e l'area della stazione d'arrivo dell'impianto si allegano 13 ulteriori foto, scattate dalle posizioni ritenute maggiormente significative in termini di frequentazione turistica e panoramicità dei luoghi.

Si premette che la suddetta stazione d'arrivo si colloca in una posizione rilevata rispetto alla morfologia circostante, eppure protetta a tergo dall'elevazione finale della cima Verena con i resti dell'omonimo Forte; questi fungono da sfondo visivo che ne mitiga in parte la presenza, per quanto resti chiaramente visibile una volta giunti nelle vicinanze della stessa. Si ricorda, tuttavia, che l'inserimento del nuovo corpo della stazione all'interno del rilevato in terra attualmente in essere ne comporterà la parziale rimozione, con conseguente diminuzione dell'impatto arrecato dall'artificialità morfologica di tale struttura. Inoltre, la nuova stazione arretrerà verso valle di circa 20 m, allontanandosi dalla posizione sommitale della cima, evidentemente critica in termini di visibilità, in quanto maggiormente esposta e più vicina al forte Verena. Si può, pertanto, ritenere che l'area di progetto sia dotata di una minore vulnerabilità nei confronti dell'opera rispetto alla posizione attuale, e di una maggiore capacità di assorbimento.

Tornando ora alla valutazione dell'impatto visivo dell'intervento, le valutazioni specifiche saranno riferite alle foto sotto riportate, attraverso le quali si può avere una percezione esatta della visibilità (o meno) del sito destinato all'intervento rispetto i diversi punti di vista (per l'esatta ubicazione delle foto vedasi Figura 1 con i coni visuali delle foto riportata a fine capitolo); sono stati inoltre realizzati 3 rendering tridimensionali e una fotomodellazione riferiti allo stato di progetto:



Foto 1. Foto scattata lungo la strada di accesso al forte. Come intuibile, il corpo della stazione di arrivo non risulta visibile da tale posizione; appare solo la parte sommitale dell'ultimo sostegno doppio dell'impianto attuale, che, tuttavia, nella linea di progetto, sarà sostituito da un sostegno unico che arretrerà verso valle di circa 15 m, posizionandosi ad una quota ribassata rispetto all'attuale.



Foto 2. Ulteriore vista relativa alla strada di accesso al forte, in quanto punto focale nel transito del flusso turistico a piedi; anche in questo caso non si ha percezione della linea esistente, mentre risulta visibile parte dell'edificio in cui è inserita la stazione di monte attuale.



Foto 3. Foto scattata sempre lungo la strada di accesso al forte, precisamente in prossimità della curva che introduce al corpo del forte in senso stretto. Trattasi del settore caratterizzato dalla massima percezione delle opere previste, in quanto la vicinanza e la quota terreno è tale da consentire massima visibilità all'area del rilevato antropico. In ogni caso, come già ampiamente descritto nella relazione paesaggistica R05, il rilevato e i 2 sostegni doppi saranno sostituiti dal corpo della stazione e da un solo sostegno di ritenuta, diminuendo considerevolmente l'impatto visivo dell'opera.

A tal proposito, pertanto, si può sostenere che l'intervento migliori la situazione attuale, riducendone complessivamente l'impatto visivo.



Foto 4. Ulteriore dettaglio dell'area di ingresso al forte in senso stretto, per la quale valgono le medesime considerazioni sopra riportate. Si osservi che la sciovia sullo sfondo è già stata rimossa, mentre la nuova linea, singola, eliminerà il dosso innaturale di sbarco, attualmente di altezza circa pari a 3m.

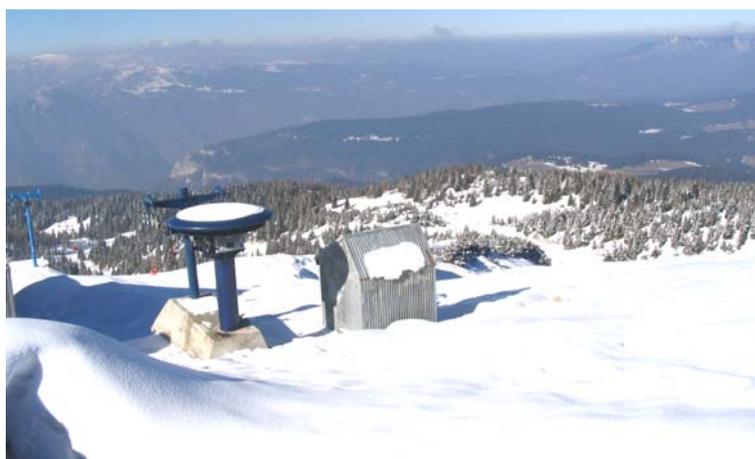


Foto 5. Vista invernale della stazione di monte della sciovia; l'antiestetico volume della garrita di controllo e la puleggia di rinvio sono stati eliminati nel 2012. La società, infatti, ha ritenuto opportuno anticipare la demolizione in ragione della prossima sostituzione della vecchia seggiovia con la nuova in progetto.



Foto 6. Vista invernale della area interna del Forte Verena (blocco batteria corazzata); da questa posizione, ribassata rispetto al perimetro esterno della struttura fortificata, non è possibile alcuna veduta diretta sulla stazione di arrivo della seggiovia. L'architettura stessa del forte, infatti, articolata in alti e bassi strutturali, gallerie, volte in parte preservate e camminamenti interni, agevola il mascheramento delle strutture antropiche situate al di fuori del forte. Una volta entrati nel sito storico, infatti, la struttura muraria stessa circonda e protegge il turista creando un ambiente chiuso ai lati e parzialmente aperto solo al tetto.



Foto 7. Foto invernale scattata dall'interno dell'area fortificata e diretta verso valle; nella stretta feritoia tra il manufatto della stazione di monte della seggiovia e il forte si scorge, parzialmente, l'entrata del rifugio, ma non la stazione della seggiovia, nascosta dal volume tecnico.



Foto 8. Vista invernale dell'area interna del Forte Verena, a seguito degli interventi di sistemazione realizzati (in primo piano la scaletta di accesso); anche da quest'area non si ha veduta diretta sulla stazione di arrivo della seggiovia, in ragione dell'architettura stessa del forte.



Foto 9. Vista invernale dall'area del forte (visibile sulla sinistra); si notano al centro le funi dell'impianto attuale che escono dall'edificio adiacente al forte. La nuova stazione rimarrà completamente occultata dalla presenza della struttura del rifugio (visibile in parte sulla destra).



Foto 10. Vista invernale del settore sommitale del Forte Verena; le strutture del Forte si affacciano verso Nord, verso al Val d'Assa e verso Passo Vezzena, mentre la seggiovia in oggetto arriva ad una quota circa 15 m più bassa e situata sul versante Sud. Ne deriva che chi visita il forte nel suo punto più panoramico e paesaggisticamente pregiato non percepisce la stazione di arrivo.



Foto 11. Vista primaverile dell'area della stazione di monte della sciovia (precisamente in corrispondenza del sottopasso ora rimodellato) da confrontarsi con analoga vista attuale della foto successiva.



Foto 12. Vista primaverile dell'area della ex-stazione di monte della sciovia. (vedi foto precedente), una volta conclusi i lavori di demolizione della sciovia stessa. Sul lato destro della foto si osserva la terrazza e la parte sud del rifugio esistente. Trattasi, naturalmente, di un intervento migliorativo ai fini paesaggistici, che trova una sua giustificazione anche in ragione dell'ammodernamento della seggiovia e alla sistemazione globale dell'area di monte. E' importante sottolineare, pertanto, che l'opera prevista andrà a sostituire

sia la linea doppia della seggiovia esistente, sia la vecchia sciovia che dalla "Buca della neve" arrivava in prossimità della cima Verena, precisamente a valle del rifugio esistente. Tale considerazione conferma ulteriormente le accezioni migliorative complessive dell'intervento in oggetto.



Foto 13: Foto scattata dall'affaccio panoramico del forte (precisamente dal blocco batteria) rivolto verso valle. Trattasi di una delle rare posizioni interne al complesso fortilizio che consentono di intravedere parte della stazione di progetto. La visibilità è legata alla stretta “fessura” esistente tra il manufatto della stazione e un blocco rialzato del forte. Ne deriva che la percezione della stessa sia minimale e del tutto trascurabile.

Si riportano di seguito i 3 rendering tridimensionali sopraccitati:



Rendering 1: da confrontarsi con la foto 1 della precedente documentazione fotografica; come già

descritto nella didascalia della foto, si coglie solo una limitata porzione della stazione di progetto, la cui geometria e colore, tuttavia, non comportano un contrasto visivo particolarmente significativo.



Rendering 2: rispettivamente stato di fatto (in alto) e stato di progetto (in basso), in corrispondenza dell'ingresso al corpo fortilizio in senso stretto. Come già detto, si coglie la parte anteriore della cupola della stazione di arrivo, il cui impatto visivo, tuttavia, è da ritenersi inferiore alla doppia linea di sostegni, funi e seggiole.





Rendering 3: rispettivamente stato di fatto (in alto) e stato di progetto (in basso) in corrispondenza dell'area ad elevata visibilità situata a ovest dell'area di intervento. Tale modellazione consente stimare l'impatto massimo arrecato ai fruitori del sito storico, per quanto tale punto di osservazione sia da ritenersi marginale rispetto al circuito abitualmente percorso dai turisti del forte.

Si riporta, infine, un fotoritocco relativo all'area della stazione di arrivo dell'impianto (fotoritocco realizzato a partire dalla foto 4 della precedente documentazione fotografica), approssimabile allo stato di progetto dei luoghi.



Fotoritocco 1. realizzato a partire dalla foto 4. La simulazione conferma la riorganizzazione funzionale dei luoghi e un miglioramento delle qualità estetiche generali dell'area.

Quanto illustrato sino ad ora è stato tradotto in una carta di sintesi, denominata appunto carta della visibilità – cfr. Tav.5 allegata alla presente, attraverso la quale si può immediatamente individuare quali siano le zone situate all'interno del complesso fortificato, e lungo la strada di accesso allo stesso, dalle quali si riesce a vedere o intravedere la stazione di progetto. La carta è stata realizzata attraverso metodologia GIS, definendo un'area di interesse (ambito del Forte di Monte Verena delineato in rosso nella tavola 5) e calcolando i punti dai quali si ha la percezione visiva del blocco della stazione di arrivo della nuova seggiovia. Dalla carta si deduce che esistono sostanzialmente due aree con visibilità elevata e una terza con visibilità parziale. Le due aree maggiori sono situate rispettivamente lungo la strada di accesso al forte, nel tratto terminale che costeggia il blocco caserma/comando sino alla curva che immette nel complesso in senso stretto, e nella fascia compresa fra il rifugio M. Verena e la parte meridionale del blocco batterie corazzate; si precisa che quest'ultima fascia include una zona rocciosa, priva di sentieri, poco frequentata e di scarso transito turistico, circostante l'ex arrivo della sciovia, pertanto, i pedoni in visita difficilmente scendono lungo questo settore del versante privo di camminamenti. La terza area, di dimensioni minori, è situata sul margine orientale del blocco batterie e consente uno "spiraglio visivo" su parte della stazione grazie allo stretto spazio esistente fra il manufatto della stazione esistente e il muro perimetrale del forte.

Sulla base delle foto, dei rendering tridimensionali e delle fotosimulazioni sopra riportate, si possono trarre le seguenti considerazioni in merito all'impatto visivo e paesaggistico dell'opera:

- Analizzando l'ambito di fruizione del forte nel suo insieme sussistono solamente 3 posizioni dalle quali le opere previste sono visibili, in parte o interamente, tuttavia, considerando le due strutture fortificate in senso stretto, ovvero i resti effettivi della Grande Guerra dove avviene il reale transito e sosta del flusso turistico, si ha solo una sottile fascia ad elevata visibilità situata sul bordo meridionale del blocco Batteria corazzata e un'altra stretta area sul fianco orientale della stessa, dalla quale si percepisce solo una parte dell'opera prevista. Di conseguenza, anche il disturbo arrecato nei confronti di chi segue il percorso di visita al forte si può ritenere davvero trascurabile.
- Come più volte sottolineato, comunque, si ritiene che la nuova soluzione progettuale sia di tipo **migliorativo** rispetto allo stato attuale, sia per la riduzione sostanziale del numero di sostegni e seggiole, sia per la rimodellazione del dosso artificiale che attualmente contrasta totalmente con la morfologia circostante, sia per la tipologia stessa del manufatto, che sostituisce un'architettura obsoleta con una di moderna concezione, sia per l'efficienza stessa dell'impianto che velocizzerà tempi di percorrenza e indice di gradimento generale.
- Si sottolinea, inoltre, che la seggiovia in esame, non solo consente di sostituire la seggiovia doppia esistente, ma ha consentito anche lo smantellamento della scivola ex "Buca della neve-M.Verena", contribuendo alla sistemazione generale dei luoghi anche in funzione di riordino estetico dell'area di monte sede di un importante sito della Grande Guerra.
- Non ultimi i vantaggi apportati dal nuovo impianto in termini di fruizione di sito fortificato stesso. La presenza di una seggiovia accattivante, veloce e dotata di cupola protettiva invoglierà un numero maggiore di turisti verso la cima del M.Verena, rendendola maggiormente accessibile e fruibile. La valorizzazione di un sito storico non deriva solo dalla sistemazione dello stesso, ma anche dalla sistemazione generale dei luoghi circostanti e dal potenziamento /miglioramento dell'accesso allo stesso. La posizione sommitale dell'area, infatti, disincentiverebbe moltissimi potenziali turisti, se fosse raggiungibile solo dalla strada sterrata, in quanto non tutti sono in grado di percorrere un tragitto così lungo. Un facile arroccamento, invece, dimensionato in modo tale da smaltire agevolmente il flusso promiscuo di sciatori e turisti della Grande Guerra, aumenta la fruibilità e l'indice di gradimento anche del percorso storico. Inoltre, la realizzazione del nuovo impianto, come già descritto, avvierà una serie di interventi puntuali volti alla sistemazione generale dell'area.
- Nei confronti degli sciatori, naturalmente, si ritiene che l'impatto visivo dell'opera costituisca una modifica migliorativa rispetto allo stato attuale, perciò non si segnalano aspetti negativi in rapporto a tale clientela.
- In rapporto alle modificazioni indotte dalla creazione dell'impianto, invece, si precisa che non si avrà modificazione dello ski-line naturale del versante, data la posizione ribassata della stazione rispetto al profilo sommitale della cima (vedasi a tal proposito la sezione 4 contenuta all'interno della Tavola n.2 allegata a fine testo). La linea della nuova seggiovia ricalcherà esattamente l'asse della preesistente, arretrando di circa 15 m verso valle e portandosi, pertanto, sia ad una

quota minore, sia ad una distanza maggiore dal sito storico della Grande Guerra, allontanando i due diversi ambiti di fruizione turistica.

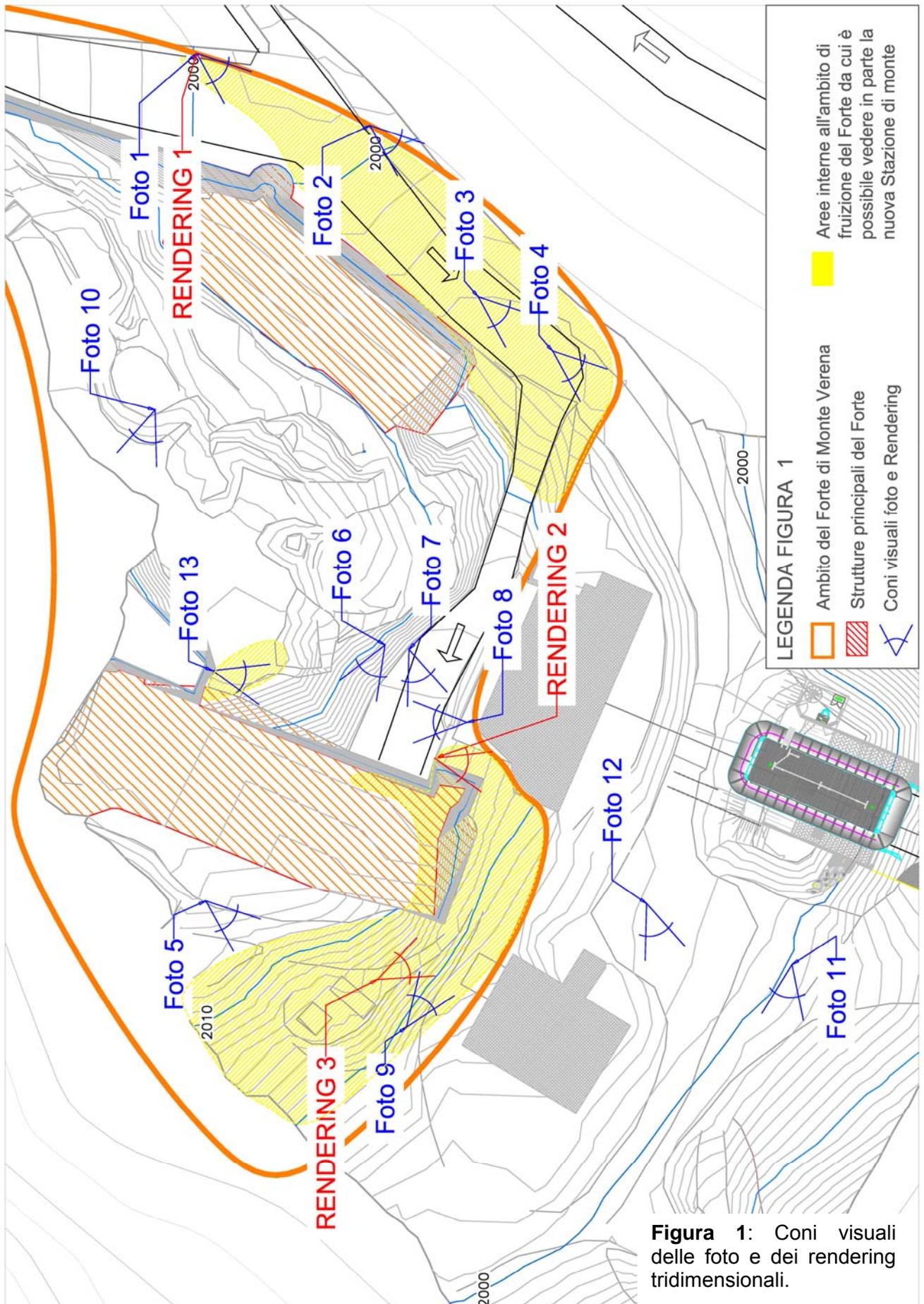
- In termini di modificazioni morfologiche indotte al territorio, queste sono limitate al rimodellamento dell'area della stazione di monte, previa eliminazione del dosso artificiale su cui poggiano attualmente i primi sostegni della linea. L'accortezza nel raccordare al meglio le scarpate laterali col piano campagna circostante consentirà di ridurre l'impatto visivo, per quanto si tratti di una modificazione puntuale di dimensioni ridotte rispetto all'area sub-pianeggiante che circonda la partenza dell'impianto.
- In termini di ricomposizioni ambientali saranno rinverdate tutte le superfici soggette a rimaneggiamento, sia le aree soggette a movimento terra sia a quelle alterate in fase di passaggio per il transito dei mezzi o per l'accantonamento del materiale lapideo.
- In ogni caso, come prevedibile, l'impatto visivo dell'opera è massimo nelle porzioni meridionali dell'ambito di fruizione del forte, mentre diminuisce sino ad annullarsi nella fascia centro-settentrionale del sito, grazie alla morfologia dei luoghi e all'architettura stessa del forte.

Analizzando l'intervento nella sua globalità si può affermare che la realizzazione della nuova stazione, una volta risistemata e adeguatamente raccordata alla morfologia circostante, restituirà ai luoghi una maggiore funzionalità, riducendo i manufatti inutili e concentrando le strutture in un unico punto; questo processo di ammodernamento e riorganizzazione fornirà al comprensorio e all'area del M Verena in particolare, un'immagine migliore rispetto all'attuale.

Si ribadisce che la direttrice del nuovo impianto ricalcherà esattamente quella attuale, pertanto non sarà inserito nessun nuovo elemento all'interno del paesaggio, bensì si modificheranno leggermente le geometrie delle aree di imbarco-sbarco e la natura delle stazioni, ma in totale analogia all'esistente. In quest'ottica anche l'entità dell'impatto visivo tende ad assottigliarsi, in quanto il flusso turistico è già abituato a contemplare in quella posizione e in quel contesto paesaggistico un impianto di risalita.

Si citano, inoltre, alcuni vantaggi indiretti derivanti dalla sostituzione della vecchia linea con la nuova seggiovia di progetto:

- a) eliminazione della sciovia Buco delle Neve – Monte Verena (cfr. foto sopra allegate);
- b) ricomposizione del versante sul lato sud-ovest di monte Verena (area occupata dalla stazione di monte della vecchia sciovia unitamente a quella occupata dal sottopasso della pista);
- c) eliminazione dei gruppi elettrogeni (grazie all'elettrificazione necessaria al funzionamento della seggiovia);
- d) diminuzione dell'inquinamento ambientale da fumi (legati all'utilizzo dei gruppi elettrogeni);
- e) diminuzione dell'impatto ambientale acustico;
- f) Possibile recupero e riqualificazione del volume del manufatto della stazione di monte attuale mediante conversione a luogo di supporto alla visita del sito fortificato (creazione museo, sala audio-visiva etc- eventuale progetto da concordare con la Soprintendenza).



2.3. Materiali copertura e strutture

In rapporto ai materiali utilizzati per la copertura della stazione e le strutture adiacenti (cabina comando) si specificano le seguenti caratteristiche, corredate dagli esempi tipologici (indicativi) contenuti nelle foto sottostanti e dettagliatamente illustrati all'interno della R/06 A allegata al progetto:

Stazione di monte: motrice fissa con pianale spostabile, è costituita da un solido telaio in carpenteria metallica (acciaio zincato) con intera copertura e pannellature protettive in vetroresina, la struttura è ancorata al plinto di fondazione interrato tramite la stele in c.a. La finestratura sarà di colore blu/trasparente, la pannellatura di colore bianco con fascia azzurro scuro.



Foto 14 e 15: Esempi cromatici della stazione di monte proposta (vedasi al riguardo anche il fotoritocco 1 riportato nel capitolo precedente)

Sostegni linea: di tipo a fusto centrale di forma cilindrica e sezione circolare, costruiti in lamiera di acciaio opportunamente saldata, ancorati alla fondazione in calcestruzzo per mezzo di tirafondi. A tali strutture metalliche verticali portanti sono ancorate quelle orizzontali, ovvero traverse, rulliere, pedane di sicurezza, sempre in acciaio zincato. Ne deriva un color grigio chiaro lucente che si opacizza nel tempo.

Seggiole esaposto carenate: seggiole esposto con struttura portante in acciaio zincato, sedili "confort" imbottiti colore azzurro scuro e copertura (carenatura in plastica) trasparente. Si precisa che tutte le seggiole saranno convogliate all'interno del magazzino di valle durante le ore di non funzionamento dell'impianto e durante tutto il periodo di chiusura dell'impianto (maggio, giugno, settembre, ottobre, novembre).



Foto 16. Esempio cromatico dei sostegni di linea e del veicolo carenato

Relativamente alle strutture connesse alla stazione di arrivo, queste comprendono sostanzialmente la cabina di comando situata in adiacenza (lato est) alla stazione e il volume interrato sottostante la stazione stessa. Le dimensioni della cabina sono circa 5m x 4m x 4m di altezza circa, mentre il volume interrato è di dimensioni circa pari a 13m x 13m x 4 m, di cui solo il prospetto frontale (rivolto a sud) e i muri d'ala di raccordo laterale saranno, ovviamente, visibili.

In quanto alla scelta dei materiali maggiormente compatibili con le caratteristiche paesaggistiche dei luoghi, si precisa che tutte le facciate esposte saranno rivestite in sasso faccia a vista e che il tetto della cabina di comando sarà dotato di copertura in rame, ritenendo in questo modo, di ridurre il contrasto cromatico e materico dei manufatti.

3. CONCLUSIONI

Lo studio integrativo relativo alla realizzazione della seggiovia esaposto ad ammortamento automatico con tappeto mobile d'imbarco "Rifugio Verenetta – Monte Verena" (1656.50 – 2005.70) - Comprensorio sciistico di Monte Verena, corredato da planimetrie e sezioni di dettaglio, documentazioni fotografiche di dettaglio, rendering tridimensionali, fotoritocchi e stesura di una carta della visibilità, ha portato alle seguenti considerazioni circa l'impatto visivo arrecato dalle opere:

- sussistono solamente 3 posizioni dalle quali le opere previste sono visibili, in parte o interamente, tuttavia, considerando le due strutture fortificate in senso stretto, ovvero i resti effettivi della Grande Guerra dove avviene il reale transito e sosta del flusso turistico, si ha solo una sottile fascia ad elevata visibilità situata sul bordo meridionale del blocco Batteria corazzata e un'altra stretta area sul fianco orientale della stessa, dalla quale si percepisce solo una parte dell'opera prevista (cfr foto 13).
- si ritiene che la nuova soluzione progettuale sia di tipo **migliorativo** rispetto allo stato attuale, sia per la riduzione sostanziale del numero di sostegni e seggiole, sia per la rimodellazione del dosso artificiale che attualmente contrasta totalmente con la morfologia circostante, sia per la tipologia stessa del manufatto, che sostituisce un'architettura obsoleta con una di moderna concezione
- In rapporto alle modificazioni indotte dalla creazione dell'impianto, invece, si precisa che non si avrà modificazione dello ski-line naturale del versante, data la posizione ribassata della stazione rispetto al profilo sommitale della cima.
- In termini di ricomposizioni ambientali saranno rinverdite tutte le superfici soggette a rimaneggiamento, sia le aree soggette a movimento terra sia a quelle alterate in fase di passaggio per il transito dei mezzi o per l'accantonamento del materiale lapideo.
- In ogni caso, come prevedibile, l'impatto visivo dell'opera sarà massimo nelle porzioni meridionali dell'ambito di fruizione del forte, mentre diminuirà sino ad annullarsi nella fascia centro-settentrionale del sito, grazie alla morfologia dei luoghi e all'architettura stessa del forte.

Si citano, inoltre, alcuni vantaggi indiretti derivanti dalla sostituzione della vecchia linea con la nuova seggiovia di progetto:

- g) eliminazione della sciovia Buco delle Neve – Monte Verena (cfr. foto sopra allegate);
- h) ricomposizione del versante sul lato sud-ovest di monte Verena (area occupata dalla stazione di monte della vecchia sciovia unitamente a quella occupata dal sottopasso della pista);
- i) eliminazione dei gruppi elettrogeni (grazie all'elettrificazione necessaria al funzionamento della seggiovia);
- j) diminuzione dell'inquinamento ambientale da fumi (legati all'utilizzo dei gruppi elettrogeni);

- k) diminuzione dell'impatto ambientale acustico;
- l) Possibile recupero e riqualificazione del volume del manufatto della stazione di monte attuale mediante conversione a luogo di supporto alla visita del sito fortificato (creazione museo, sala audio-visiva etc- eventuale progetto da concordare con la Soprintendenza).

Alla luce di quanto sopraesposto, si ritiene che l'intervento di progetto non arrechi un impatto visivo tale da penalizzare l'esistenza del sito storico di Monte Verena, anzi, si ritiene che possa costituire un ulteriore incentivo alla sua valorizzazione e frequentazione, consapevoli che luoghi di tale pregio debbano necessariamente convivere con la modernità dentro alla quale si inseriscono, purché si abbia l'accortezza, come in questo caso, di creare un'interferenza che valorizzi il bene storico stesso piuttosto che penalizzarlo.



17 APR. 2013
Verona, _____/20

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI
DEL VENETO

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI
PER LE PROVINCE DI VERONA, ROVIGO E VICENZA

Alla Provincia di Vicenza
Area Servizi al Cittadino e al Territorio -
Trasporti Mobilità
Contrà Gazzolle, 1
36100 - VICENZA

Prot. N. **10570** Allegati
Clas. 34.19.07
Fascicolo Roana

Risposta al foglio del 29-03-2013 N. 23787
Prot. Sbap del 02-04-2013 N. 0009151
Sottofascicolo Roana 2000 Verena Srl

OGGETTO: Comune di Roana - (Vicenza) - Progetto seggiovia esaposto ad ammortamento automatico denominata "Rifugio Verenetta - Monte Verena", comprensorio sciistico Monte Verena.

Parere vincolante ai sensi dell'art. 146, comma 5 del D.Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m. e i. recante il Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Vs. rif. : prot. 23787 del 29-03-2013

Ditta: Roana 2000 Verena Srl.

Richiesta di integrazione documentazione - art. 16 comma 4 della L. 7 agosto 1990, n. 241.

Con riferimento alla richiesta pervenuta il 02-04-2013 e acquisita a protocollo in data 02-04-2013 al n. 0009151, inoltrata da parte dell'Amministrazione in indirizzo a seguito dell'attivazione delle procedure relative all'acquisizione del parere vincolante ai sensi dell'art. 146, comma 5 del D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m. e i. di compatibilità paesaggistica del progettato intervento, da realizzarsi in comune di Roana (VI) sottoposto alle disposizioni della Parte Terza - Beni paesaggistici del citato D.Lgs. 42/2004; Preso atto che la Regione del Veneto, con decreto dirigenziale della Direzione Urbanistica e Paesaggio, n. 134 del 20.12.2010 ha definito l'elenco dei comuni a cui sono state confermate le deleghe per le funzioni amministrative in materia di beni paesaggistici previste dalla L.R. 13 aprile 2001, n. 11; Visti il D. Lgs 22 gennaio 2004, n. 42 e s. m. e i. e il D.P.C.M. 12 dicembre 2005, questa Soprintendenza, esaminata la documentazione trasmessa dall'Amministrazione in indirizzo, ritiene la stessa carente in misura tale da non consentire di espletare gli accertamenti di propria competenza e di esprimere il parere vincolante ex art. 146, comma 5 del citato D.Lgs 42/2004.

In particolare, si ritiene necessario richiedere quanto segue:

- planimetria generale dell'intervento e sezioni quotate estese all'area del Forte Verena;
- simulazioni fotografiche della stazione a monte su vedute poste in relazione con la strada militare d'accesso al Forte e con le strutture restaurate;
- relazione tecnica di dettaglio dei materiali proposti per la copertura e le strutture.

La documentazione sopra indicata dovrà essere trasmessa direttamente da codesto Ente all'Ufficio scrivente, nel più breve tempo possibile.

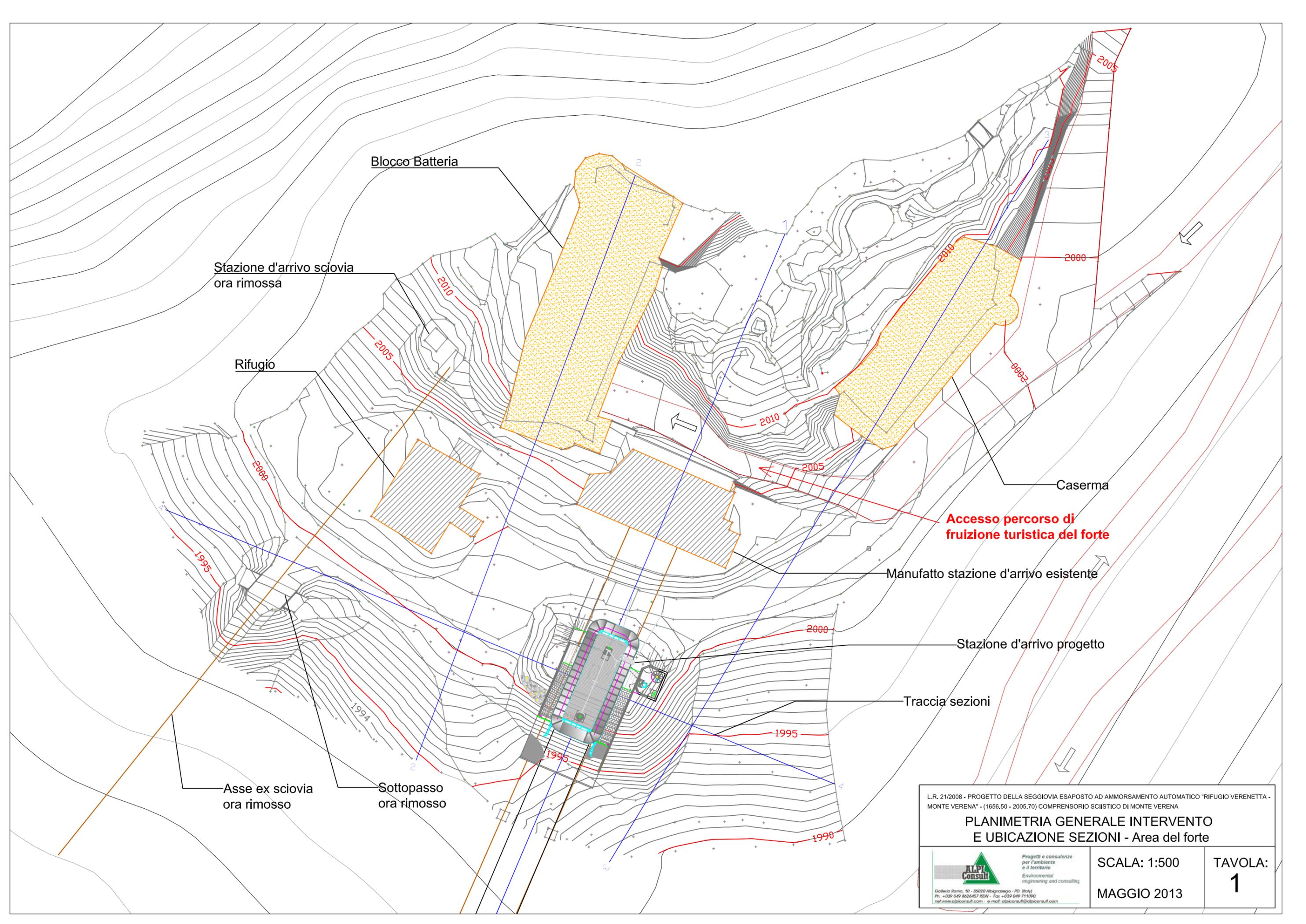
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
(Funzionario architetto Rosa Distefano)

Rosa Distefano

lp - 20130402-0009151- Roana - Roana 2000 Verena Srl.



Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Verona, Rovigo e Vicenza - 3/a p.tta San Fermo- 37121 Verona -
tel. 045.80.50.111 - fax. 045.59.75.04 - C.F.: 80022500237 - www.sbap-vr.beniculturali.it -
p.e.c.:mbac-sbap-vr@mailcert.beniculturali.it - e.mail.:sbap-vr@beniculturali.it



Blocco Batteria

Stazione d'arrivo sciovia
ora rimossa

Rifugio

Caserma

Accesso percorso di
fruizione turistica del forte

Manufatto stazione d'arrivo esistente

Stazione d'arrivo progetto

Traccia sezioni

Asse ex sciovia
ora rimosso

Sottopasso
ora rimosso

L.R. 21/2008 - PROGETTO DELLA SEGGIOVIA ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "RIFUGIO VERENETTA - MONTE VERENA" - (1656.50 - 2005.70) COMPRESORIO SCIISTICO DI MONTE VERENA

**PLANIMETRIA GENERALE INTERVENTO
E UBICAZIONE SEZIONI - Area del forte**

ALPI Consult
Progetti e consulenze
per l'ambiente
e il territorio
Environmental
engineering and consulting
Galileo Roma, 10 - 35020 Abagnosco - PD (Italy)
Ph. +039 049 8626457/8224 - Fax +039 049 711090
web www.alpiconsult.com - e-mail alpiconsult@alpiconsult.com

SCALA: 1:500
MAGGIO 2013

TAVOLA:
1

Manufatto stazione
arrivo sistente

Rifugio

Superficie indicativa occupata
dalla stazione d'arrivo e
cabina di comando
dell'impianto di progetto

Superficie indicativa
occupata dall'area
del forte

L.R. 21/2008 - PROGETTO DELLA SEGGIOVIA ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "RIFUGIO VERENETTA - MONTE VERENA" - (1656.50 - 2005.70) COMPRESORIO SCIISTICO DI MONTE VERENA

CONFRONTO DIMENSIONALE FRA L'AREA DI INGOMBRO DEL FORTE
E QUELLA DELLA STAZIONE DI ARRIVO DELL'IMPIANTO



Progetti e consulenze
per l'ambiente
e il territorio
Environmental
engineering and consulting

Galleria Roma, 10 - 35020 Albinasigo - PD (Italy)
Ph. +039 049 8626457 ISDN - Fax +039 049 711090
net-www.alpiconsult.com - e-mail: alpiconsult@alpiconsult.com

SCALA: 1:1000

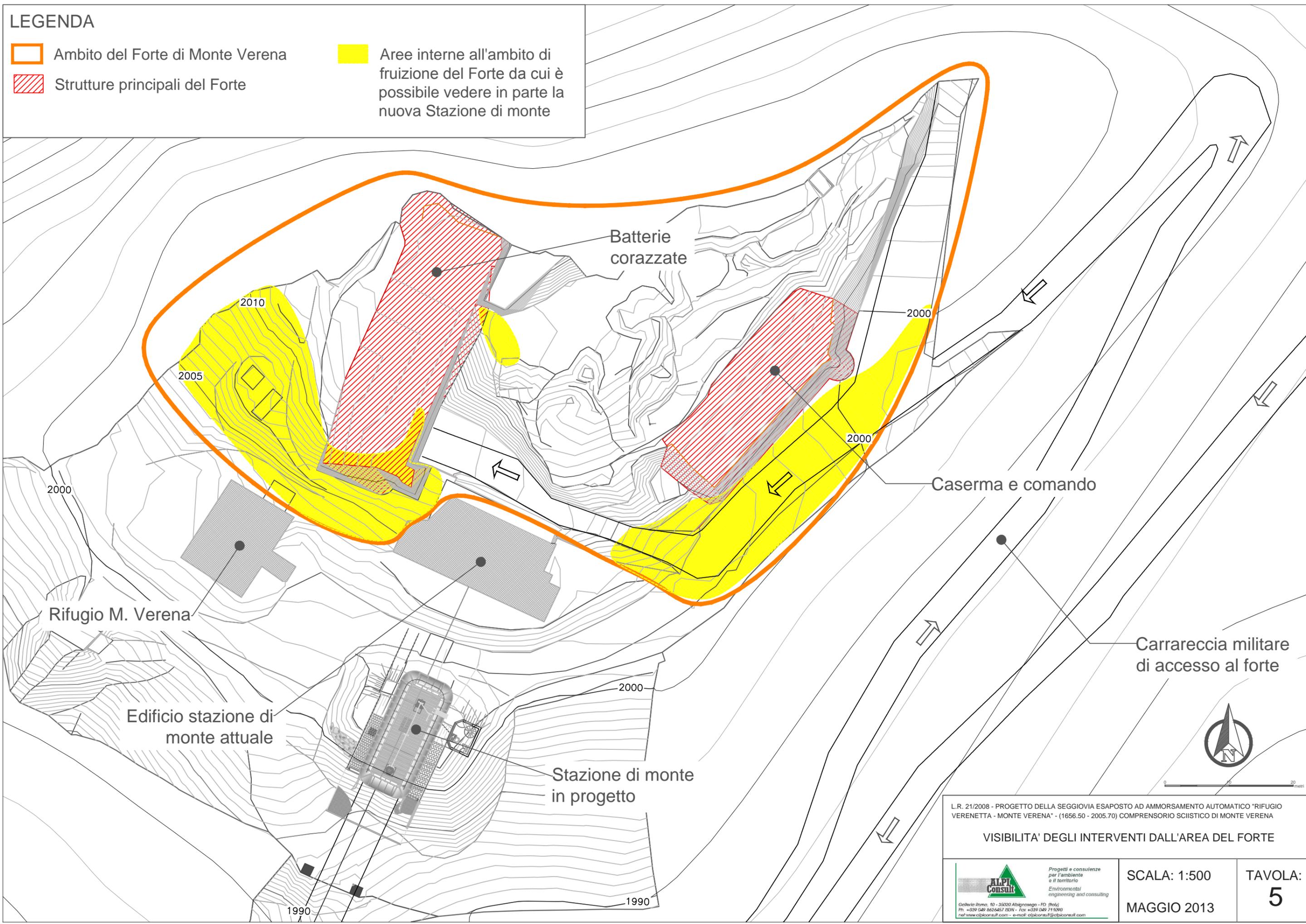
MAGGIO 2013

TAVOLA:

4

LEGENDA

-  Ambito del Forte di Monte Verena
-  Strutture principali del Forte
-  Aree interne all'ambito di fruizione del Forte da cui è possibile vedere in parte la nuova Stazione di monte



L.R. 21/2008 - PROGETTO DELLA SEGGIOVIA ESAPOSTO AD AMMORSAMENTO AUTOMATICO "RIFUGIO VERENETTA - MONTE VERENA" - (1656.50 - 2005.70) COMPRESORIO SCIISTICO DI MONTE VERENA

VISIBILITA' DEGLI INTERVENTI DALL'AREA DEL FORTE



Progetti e consulenze per l'ambiente e il territorio
Environmental engineering and consulting

Galleria Roma, 10 - 35020 Abbinasago - PD (Italy)
Ph: +039 049 862457/5304 - Fax: +039 049 711090
net: www.alpiconsult.com - e-mail: alpiconsult@alpiconsult.com

SCALA: 1:500
MAGGIO 2013

TAVOLA:
5



0 20 metri