

SOSTITUZIONE DELLA SEGGIOVIA ESISTENTE "LAGO GOILLET - COLLE SUPERIORE DELLE CIME BIANCHE" CON UNA NUOVA SEGGIOVIA 6 POSTI A COLLEGAMENTO TEMPORANEO DEI VEICOLI



PROGETTO DEFINITIVO RELAZIONE PAESAGGISTICA

Raggruppamento temporaneo:	data	scala	CODICE ELABORATO	1.1.7
	novembre 2023	-		
Studio Tecnico Montecno Ing. Renato Dannaz Arch. Andrea Marchisio GEOFORM Associati Dott.ssa Cinzia Joris AGENDA 21 Consulting srl Arch. Massimo berto Geol. Paolo Castello Geol. Stefano De Leo	Impianti funiviari	Cantierizzazione e sicurezza	Urbanistica, paesaggistica	
	STUDIO TECNICO MONTECNO <i>Studio tecnico MONTECNO</i>	<i>Ing. Renato DANNAZ</i>	 <i>Arch. Andrea MARCHISIO</i>	
Rilievi topografici	Archeologia	Aspetti ambientali	Geologia, geotecnica idraulica, valanghe	
GEOFORM GEOFORM Associati	<i>Dott.ssa Cinzia JORIS</i>	<i>AGENDA 21 Consulting srl e Arch. Massimo BERTO</i>	<i>Geol. Paolo CASTELLO e Geol. Stefano DE LEO</i>	

Coordinamento Gruppo del Lavoro: Ing. Mauro Naletto (Studio Tecnico Montecno), Ing. Renato Dannaz

Rev. N.	Data	Motivo dell'emissione	Elaborato	Controllato	Approvato

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

Gruppo di Lavoro

Mandatario – capogruppo	Studio tecnico MONTECNO	
Coordinamento	Ing. Mauro NALETTO (Studio tecnico MONTECNO) e ing. Renato DANNAZ	
Progettisti	Studio tecnico MONTECNO	<i>Impianti funiviari</i>
	Ing. Renato DANNAZ	<i>Cantierizzazione e sicurezza</i>
	Arch. Andrea MARCHISIO	<i>Urbanistica, paesaggistica</i>
	Geol. Paolo CASTELLO	<i>Geologia, geotecnica, idraulica, valanghe</i>
	Geol. Stefano DE LEO	<i>Geologia, geotecnica, idraulica, valanghe</i>
	Dott.ssa Cinzia JORIS	<i>Archeologia</i>
	Agenda 21 consulting srl	<i>Aspetti ambientali</i>
	Arch. Massimo BERTO	<i>Aspetti ambientali</i>
Geoform Associati	<i>Rilievi topografici</i>	

Elaborato a cura di

Nome soggetto/Azienda	Arch. Andrea Marchisio
------------------------------	------------------------

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

Sommario

2. PREMESSA	4
3. ANALISI STATO ATTUALE	5
3.1 Descrizione dell'area d'intervento	5
3.1.1 Localizzazione	5
3.2 Indicazione e analisi dei livelli di tutela	8
3.2.1 Sistema dei vincoli	8
3.2.2 Piano Territoriale Paesaggistico (PTP)	11
3.2.3 Piano Regolatore Generale Comunale di Valtournanche (PRGC)	18
3.3 Caratteri del contesto paesaggistico e dell'area di intervento	26
3.3.1 Paesaggio naturale	26
3.3.2 Paesaggio urbano	28
3.3.3 Piste da sci e comprensori sciistici	29
3.3.4 Beni storico-culturali	30
3.4 Rappresentazione fotografica dello stato attuale	30
3.5 Rappresentazione grafica dello stato attuale	38
4. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI	46
4.1 Opera in progetto	46
4.2 Scelte progettuali dell'opera	47
4.2.1 Nuova seggiovia esposto	47
4.2.2 Impianto funiviario	47
4.2.3 Stazione di valle e stazione di monte	48
4.3 Dati a confronto tra lo stato di fatto e il progetto	51
5. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA	52
5.1 Simulazione dello stato dei luoghi a seguito delle realizzazioni del progetto	52
5.2 Effetti dell'intervento	67
5.2.1 Effetti sulle componenti ambientali	67
5.2.2 Effetti sul paesaggio	67
5.3 Opere di mitigazione	72
5.3.1 Opere di mitigazione ambientale	72
5.3.2 Opere di mitigazione paesaggistica	72
6. CONCLUSIONI	74

2. PREMESSA

La presente relazione analizza il contesto paesaggistico in cui si inserisce l'intervento in oggetto di sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche" con una nuova seggiovia (di seguito per brevità *intervento in oggetto*), con approfondimento dei vincoli presenti ed individuando effetti e misure di mitigazione.

Ai sensi della L.R. n°12 del 26/05/2009 e s.m.i., L'*intervento in oggetto* NON comportante modifica della posizione sia del tracciato che delle stazioni (di valle e di monte) esistenti:

- NON rientra tra gli interventi ricompresi nell'Allegato A (progetti da sottoporre a VIA) di cui al comma 25: "*Funivie bifune, funicolari ed impianti a fune ad ammorsamento automatico **insistenti su nuovi tracciati***";
- rientra tra gli interventi ricompresi nell'Allegato B (progetti da sottoporre a verifica di assoggettabilità a VIA) di cui al comma 7, lettera c: "*piste da sci di discesa di lunghezza inclinata superiore a 500 metri o che impegnano una superficie superiore a 1,5 ettari, piste da sci di fondo di lunghezza superiore a 1 kilometro, nonché **impianti a fune (funivie e funicolari terrestri)**, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri e con portata oraria massima non superiore a 1.800 persone, piste ciclabili di lunghezza superiore a 1 kilometro*".

La suddetta verifica di assoggettabilità a VIA (artt. 6, 15 e 17 della L.R. 12/2009), è volta a determinare se il progetto debba o meno essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale

Dal punto di vista paesaggistico, l'area oggetto d'intervento ricade interamente in aree vincolate ai sensi del D.lgs. 42/2004 art. 142.

In particolare:

- fascia di rispetto dei fiumi (lett. c) - stazione di valle (di partenza), i sostegni intermedi dal n° 1 al n° 6 e la corrispondente linea aerea;
- montagne per la parte eccedente i 1600 m s.l.m. (lett. d): l'intero impianto.

Visto quanto sopra, sarà necessaria l'autorizzazione alla realizzazione degli interventi da parte della struttura regionale competente in materia, ossia della Struttura Patrimonio Paesaggistico e Architettonico del Dipartimento Soprintendenza per i beni e le attività culturali dell'Assessorato Istruzione e Cultura della Regione Autonoma Valle d'Aosta.

3. ANALISI STATO ATTUALE

3.1 DESCRIZIONE DELL'AREA D'INTERVENTO

3.1.1 LOCALIZZAZIONE

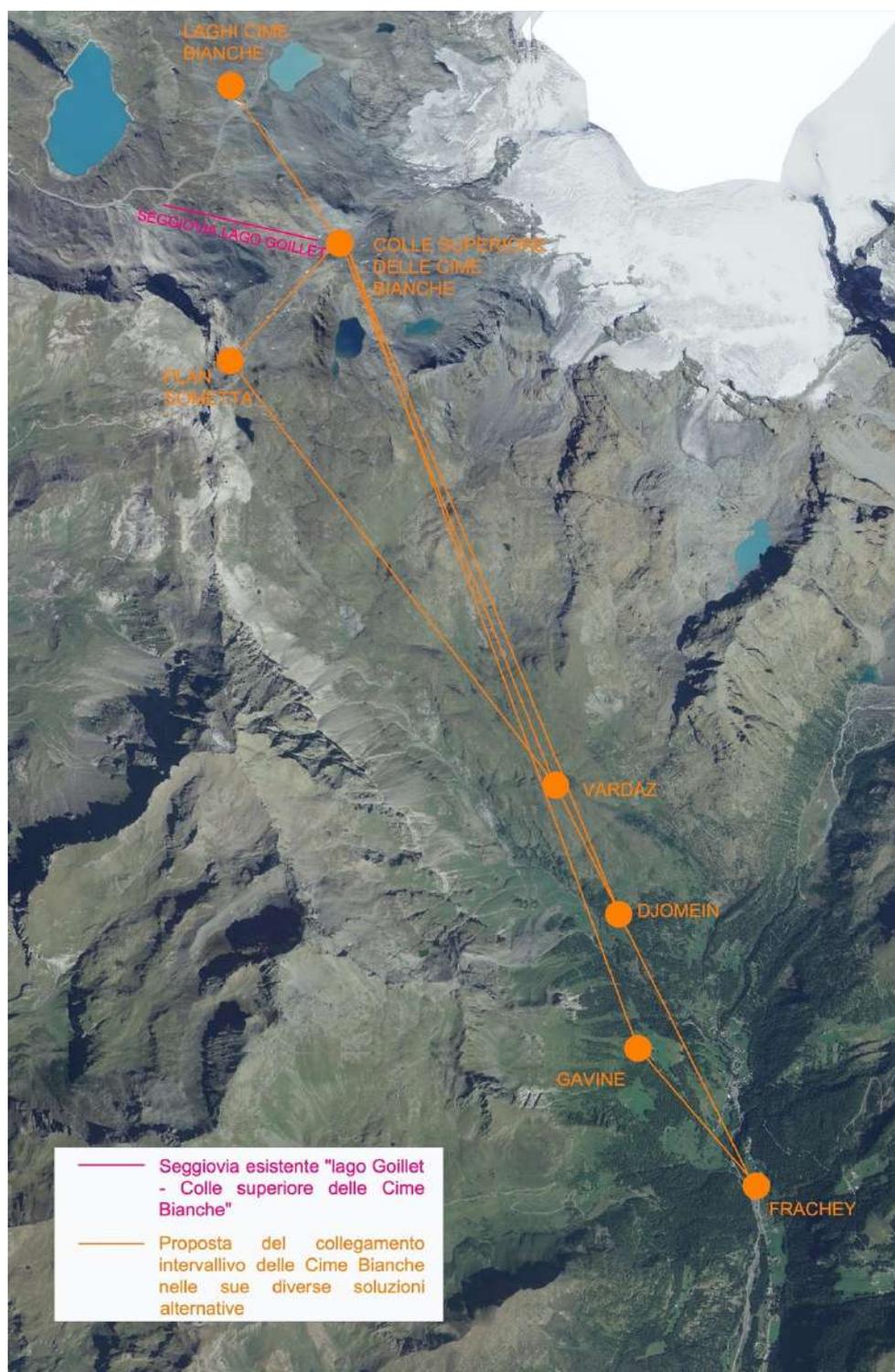
L'area interessata dall'*intervento in oggetto*, situata nel **Comune di Valtournenche**, coincide con l'impianto esistente della seggiovia *Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche*.

La suddetta seggiovia, di cui si prevede la sostituzione per suo ammodernamento, è ubicata **al di sopra del lago Goillet** e permette di raggiungere l'impianto *Gran Sometta*, realizzando così il collegamento tra il **compensorio di Breuil-Cervinia**, a sua volta collegato al **compensorio di Zermatt**, e il **compensorio di Valtournenche**.

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

L'intervento in oggetto è indipendente dal progetto del collegamento intervallivo delle Cime Bianche il cui *Studio propedeutico e preliminare alla valutazione di fattibilità* è in corso di valutazione da parte degli organismi decisionali e preposti al controllo.

Si riporta di seguito la planimetria nella quale si evidenzia il posizionamento della seggiovia esistente oggetto di intervento rispetto alla proposta del nuovo collegamento intervallivo.



Ortofoto con la posizione della seggiovia Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche rispetto al progetto in previsione del collegamento intervallivo Cime Bianche

3.2 INDICAZIONE E ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

3.2.1 SISTEMA DEI VINCOLI

3.2.1.1 D.L. N° 42/2004 - ART. 136

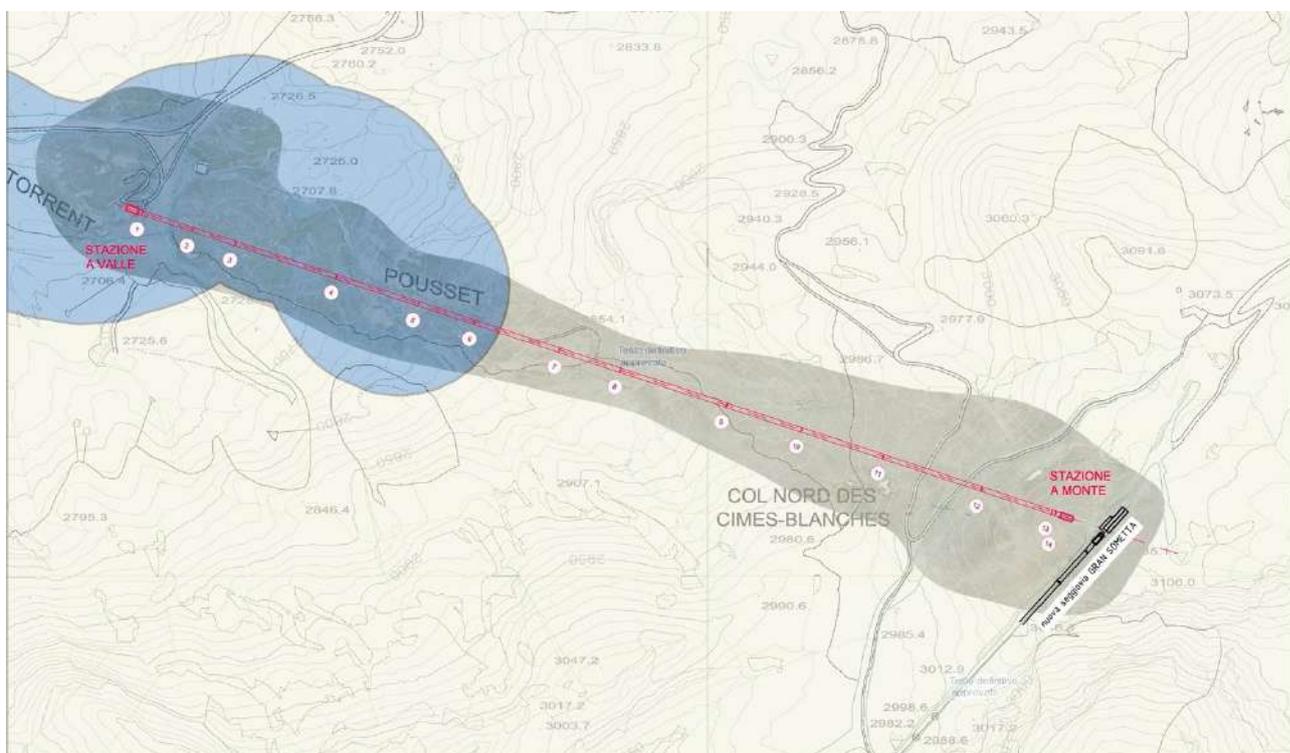
Dall'analisi della cartografia regionale, si riscontra che l'intervento in oggetto di sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche" NON ricade all'interno delle aree vincolate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 136 indicante "Immobili ed aree di notevole interesse pubblico".

3.2.1.2 D.L. N° 42/2004 - ART. 142

Dall'analisi della cartografia regionale, si riscontra che l'intervento in oggetto di sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche" ricade interamente in aree vincolate ai sensi del D.lgs. n° 42/2004 art. 142:

In particolare:

- La *stazione di valle* (di partenza) i *sostegni intermedi* dal n° 1 al n° 6 e la corrispondente *linea aerea* ricadono nella fascia di rispetto dei fiumi (lett. c del D.lgs. n° 42/2004);
- L'intero impianto, comprendente la *stazione di valle* (di partenza), i *14 sostegni intermedi* e la *stazione di monte* (di arrivo) ricadono nelle montagne per la parte eccedente i 1.600 m s.l.m. (lett. d del D.lgs. 42/2004).



Estratto cartografico con le aree soggette a vincolo ai sensi del D.lgs. 42/2004

Visto quanto sopra riportato, è necessaria l'autorizzazione alla realizzazione degli interventi che dovrà essere rilasciata dalla struttura regionale competente in materia ovvero il *Dipartimento Soprintendenza per i beni e le attività culturali - Struttura Patrimonio Paesaggistico e Architettonico dell'Assessorato Istruzione e Cultura della Regione Autonoma Valle d'Aosta*.

3.2.1.3 ZONA S.I.C. E Z.P.S.

Dall'analisi della cartografia regionale, si riscontra che *l'intervento in oggetto* di sostituzione della seggiovia esistente "*Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche*" NON ricade all'interno dei Siti di Interesse Comunitario (SIC) e nelle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) della Rete Natura 2000.

Si segnala che l'area oggetto di intervento si trova nelle immediate vicinanze del sito della Rete Natura 2000 SIC/ZPS IT1204220 "*Ambienti glaciali del gruppo Monte Rosa*", così come riscontrabile nella seguente cartografia.

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

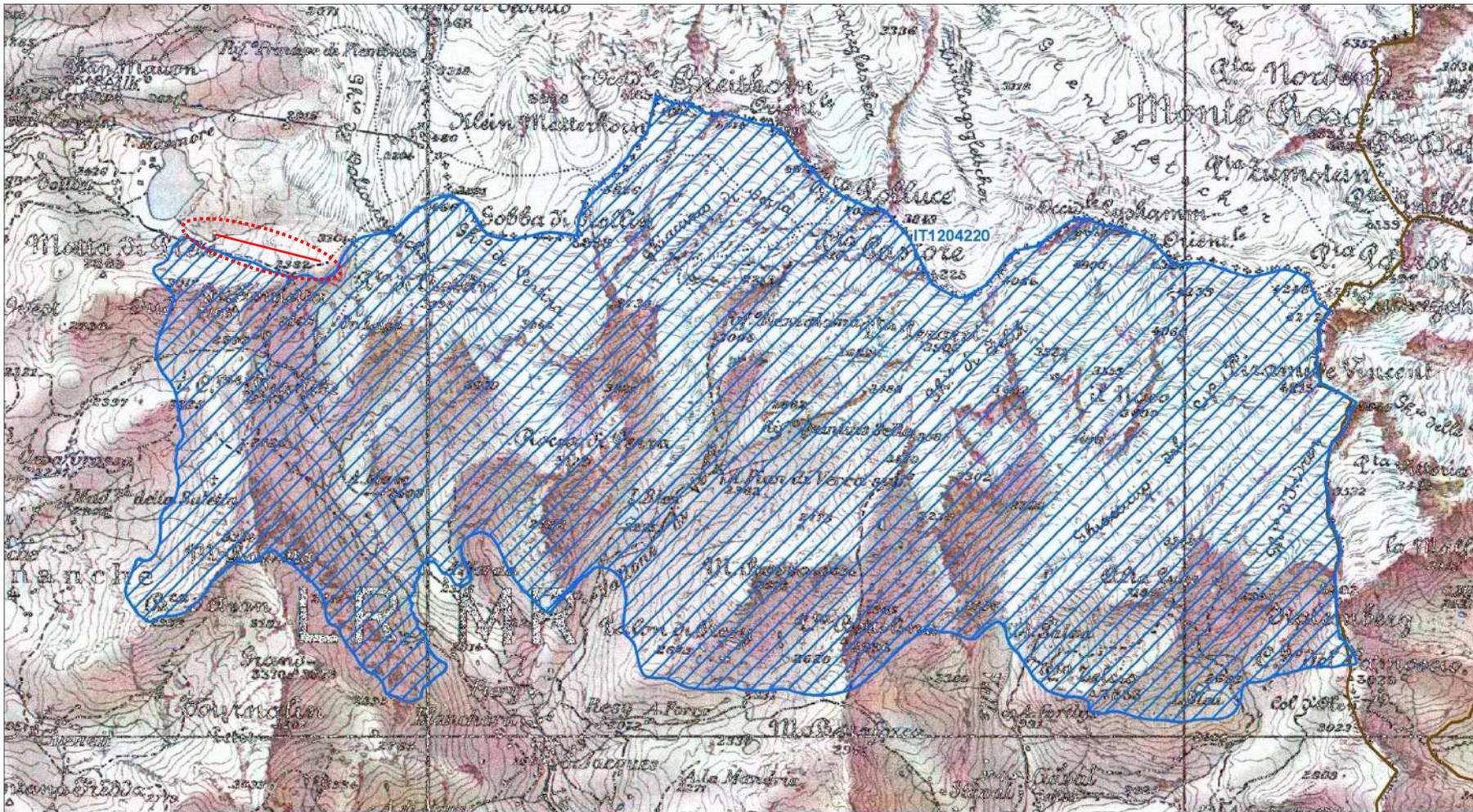


Regione: Valle d'Aost

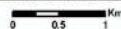
Codice sito: IT1204220

Superficie (ha): 8645

Denominazione: Ambienti glaciali del Gruppo del Monte Rosa



Data di stampa: 30/11/2010



Scala 1:50'000



Legenda

 sito IT1204220

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:100'000

Poiché l'intervento non rientra all'interno del sito Natura 2000 "Ambienti glaciali del gruppo Monte Rosa" non deve essere sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'Art. 15 comma 1.bis della L.R. 12/2009.

3.2.2 PIANO TERRITORIALE PAESAGGISTICO (PTP)

3.2.2.1 I SISTEMI AMBIENTALI DEL PTP

L'intervento in oggetto di sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche", così come rilevabile dalla Tavola n°1 del P.T.P. - "Assetto generale" - scala 1:50.000 e dalla tavola n° 0084 - scala 1:20.000, come recepita in sede di PRG ricade:

- nel "**sistema delle aree naturali**", di cui all'art. 11 delle N.d'A. del P.T.P: il sistema delle aree naturali comprende ambiti non interessati, se non marginalmente, da utilizzazioni antropiche che interferiscono significativamente nei processi naturali; il sottosistema dell'alta montagna comprende ambiti caratterizzati dalle cime più elevate e dalle masse glaciali complessivamente qualificanti lo specifico paesaggio montano.

Il sistema in oggetto, si articola in due sottosistemi: il *sottosistema dell'alta montagna* e il *sottosistema delle altre aree naturali*. L'area interessata dall'impianto rientra per quanto riguarda la parte bassa della linea e per la stazione di valle nel **sottosistema delle altre aree naturali** e per quanto riguarda la parte alta della linea e la stazione di monte nel **sottosistema dell'alta montagna**.

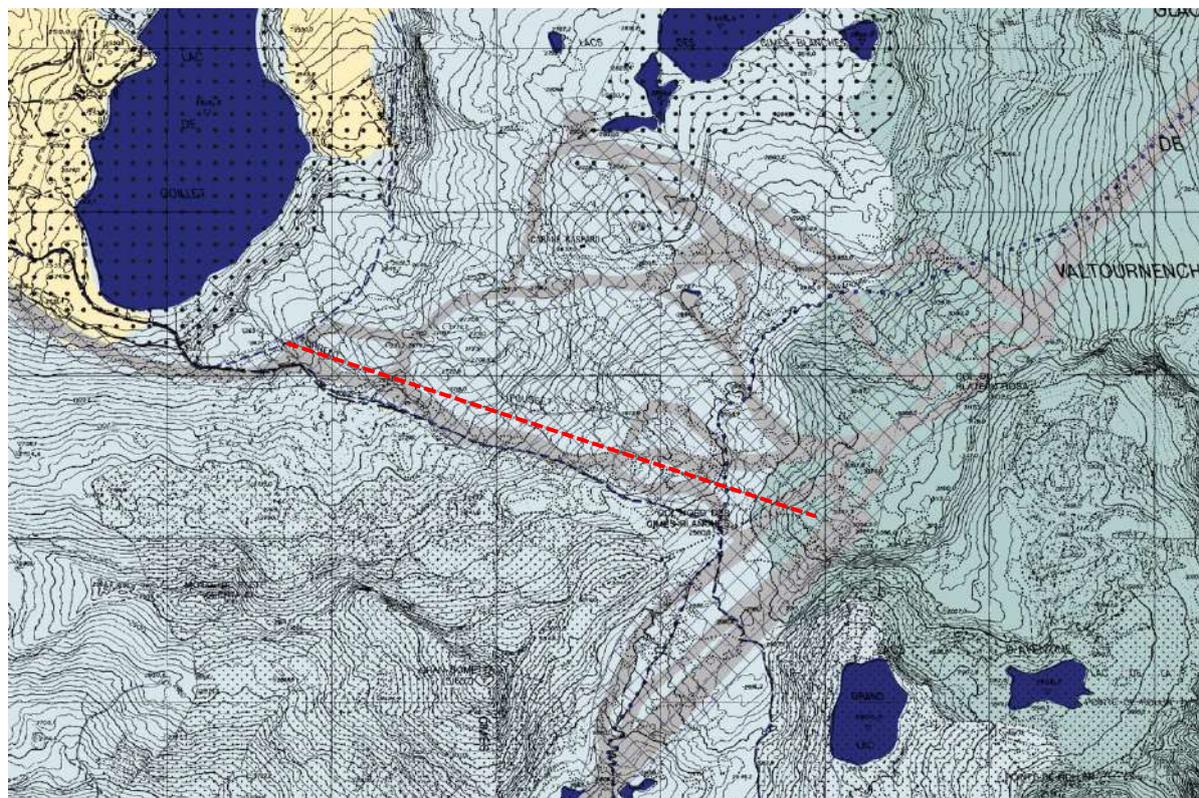
All'interno di tale sistema non si rilevano norme cogenti.

Per quanto riguarda l'interferenza della seggiovia con il **sottosistema delle altre aree naturali**, il progetto risulta comunque coerente con gli interventi ammessi, tra cui la *riqualificazione "RQ" per usi e attività di tipo S3 limitatamente allo sci alpino*.

Per quanto riguarda l'interferenza della seggiovia con il **sottosistema dell'alta montagna** il progetto risulta comunque coerente con gli interventi ammessi, tra cui la *riqualificazione "RQ", per usi e attività di tipo S3 limitatamente allo sci alpino*.

Si riporta in seguito un estratto della Tavola di piano n°2 "Disciplina d'uso e valorizzazione" del PTP con indicazione dell'impianto in oggetto e con la relativa legenda:

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
 con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli



SISTEMI AMBIENTALI
 SYSTÈMES ENVIRONNEMENTAUX

	Sistema delle aree naturali: sottosistema dell'alta montagna (art. 11) <i>Système des espaces naturels : sous-système de la haute montagne (art. 11)</i>
	Sistema delle aree naturali: sottosistema delle altre aree naturali (art. 11) <i>Système des espaces naturels : sous-système des autres espaces naturels (art. 11)</i>
	Sistema dei pascoli (art. 12) <i>Système des pâturages (art. 12)</i>
	Sistema boschivo (art. 13) <i>Système forestier (art. 13)</i>
	Sistema fluviale (artt. 14 e 35) <i>Système des cours d'eau (artt. 14 et 35)</i>
	Sistema insediativo tradizionale: sottosistema a sviluppo integrato (art. 15) <i>Système des urbanisations traditionnelles : sous-système à vocation intégrée (art. 15)</i>
	Sistema insediativo tradizionale: sottosistema a sviluppo residenziale (art. 16) <i>Système des urbanisations traditionnelles : sous-système à vocation résidentielle (art. 16)</i>
	Sistema insediativo tradizionale: sottosistema a sviluppo turistico (art. 17) <i>Système des urbanisations traditionnelles : sous-système à vocation touristique (art. 17)</i>
	Sistema urbano (art. 18) <i>Système urbain (art. 18)</i>

Estratto Tavola di piano n.2 "Disciplina d'uso e valorizzazione" del PTP con indicazione della seggiovia e relativa legenda

3.2.2.2 LE UNITÀ LOCALI E LE UNITÀ DI PAESAGGIO DEL PTP

Il Piano Territoriale Paesaggistico della Regione Autonoma Valle d'Aosta articola il territorio regionale in **Unità Locali (UL)** e in **Unità di Paesaggio (UP)**.

Le Norme di Attuazione del PTP, all'articolo 19, comma 1 riportano:

"Al fine di garantire l'integrazione delle diverse componenti che concorrono a definire l'identità e la riconoscibilità delle diverse parti del territorio regionale, il PTP individua specifici sottosistemi di relazioni ecologiche, paesaggistiche e funzionali, che costituiscono altrettante "unità di relazioni locali", denominate per brevità "unità locali"."

Il Piano Territoriale Paesaggistico individua sul territorio regionale **30 unità locali**, ognuna della quali si articola a sua volta in **"unità di paesaggio"**.

La relazione illustrativa del PTP, al capitolo 6.3 descrive puntualmente la differenza tra le unità locali e le unità di paesaggio:

Le unità di paesaggio "sono intese come ambiti caratterizzati da specifici sistemi di relazioni ecologiche e paesaggistiche, che conferiscono loro un'immagine relativamente unitaria e l'identità di luoghi riconoscibili e distinguibili nel contesto. Si tratta di una differenziazione del territorio regionale assai diversa da quella considerata coi sistemi ambientali, che assume nel PTP un significato operativo ben distinto ed anzi complementare. I sistemi colgono infatti ambiti monotematici o comunque prevalentemente connotati dall'omogeneità delle componenti ambientali, che si diramano spesso con continuità sul territorio (tipicamente nel caso dei sistemi boschivi o delle fasce fluviali) collegando località diverse, o che al contrario costituiscono soltanto una parte di testi paesistici più complessi. Le unità tendono invece a cogliere, in modo olistico e comprensivo, le interazioni tra componenti e sistemi di componenti diversi, fra loro generalmente eterogenei, che connotano specificamente determinati ambiti territoriali, conferendo loro un'immagine e un'identità riconoscibile, che li distingue gli uni dagli altri. Sebbene le relazioni visive costituiscano spesso quadri paesistici particolarmente leggibili e coerenti (soprattutto quando i grandi crinali formano margini pronunciati, che li separano gli uni dagli altri), le unità di paesaggio sono state riconosciute, in questa sede, sulla base di solidarietà più complesse e multivariate, che attengono ai processi storici di acculturazione della montagna non meno che ai segni emergenti dei processi morfogenetici, alle strutture invisibili e latenti non meno che a quelle immediatamente percepibili con lo sguardo dall'osservatore esterno. Esse corrispondono di regola a "luoghi", che possono essere nominati e riconosciuti dalle comunità locali, con le quali si sono stabiliti storicamente rapporti di "appartenenza", che possono ancora, in qualche misura, essere riproposti. I loro confini sono segnati talora da vere e proprie barriere naturali (spartiacque, salti orografici, grandi discontinuità morfologiche) ma più spesso da margini deboli o incerti, che sfumano non di rado in fasce di labilità e di sovrapposizione - senza che ciò comprometta la riconoscibilità dei luoghi e la differenziazione paesistica.

(...)

L'individuazione delle unità locali ha preso le mosse precisamente da quella delle unità di paesaggio, tenendo conto degli aspetti insediativi, relazionali e funzionali maggiormente

rilevanti ai fini della caratterizzazione delle diverse aree locali, nonché delle ipotesi d'integrazione, di coordinamento e d'intervento assunte dal piano. Ma mentre le unità di paesaggio individuano aree ben riconoscibili, ancorché non sempre separate da confini netti e precisi ed anzi talora largamente sovrapposte, le "unità locali" sono costituite essenzialmente da sistemi di relazioni, di varia e più complessa natura, raramente confinabili in ambiti precisamente definiti. E sono precisamente queste relazioni, ed esse sole, a motivare il riferimento alle "unità locali" ed il loro ruolo normativo. Queste, infatti, tendono ad offrire indicazioni per la tutela e la valorizzazione delle identità locali, non già introducendo ulteriori norme per le diverse categorie di "oggetti" in ciascuna unità, ma ponendo in rilievo tutte e sole le relazioni (visive, ecologiche, funzionali, ecc.) significative ai fini delle suddette identità, e suggerendo per tali relazioni gli indirizzi più appropriati di tutela o d'intervento. In altri termini, il ruolo delle unità locali (il loro "valore aggiunto" rispetto alle altre parti del piano) è esclusivamente riferito alle relazioni interne considerate rilevanti ai fini della valorizzazione delle identità locali."

L'intervento in oggetto di sostituzione della seggiovia "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche", rientra nella **UL n. 22 "da Valtournanche al Monte Cervino"** e interessa **un'unica UP**, ovvero il **"paesaggio lacustre d'alta quota"**.

Ad ogni unità locale il PTP dedica una scheda nella quale vengono espone le relazioni ecologiche, paesaggistiche e funzionali caratterizzanti ogni unità.

L'unità locale n. 22 viene così descritta:

"Il sistema di relazioni strutturante l'unità locale è determinato dalla configurazione chiusa, tipica delle testate di valle, qui caratterizzato da morfologie eccezionali della parte in quota, che danno luogo a paesaggi unici e straordinariamente rappresentativi (Mont-Cervin, Plateau-Rosa, Grandes Murailles).

A tale specificità si aggiunge il contrasto tra natura e insediamento turistico, altra relazione ormai strutturale del territorio, che influenza non solo l'ambito del Breuil, ma tutto l'asse della valle a monte della Valtournanche.

Anche le relazioni funzionali sono polarizzate sulla stazione turistica bicentrica di Breuil e di Valtournanche, sull'asse viabile che le rende accessibili e sulle attrezzature per il turismo prevalentemente invernale che dagli agglomerati si ripartono alle mete in quota."

La unità locale n. 22 è composta dalle seguenti unità di paesaggio (UP):

- VP - tratto di valle con piana e terrazzo di Valtournanche;
- AC - conca pascoliva di Cheney;
- PC - paesaggio di conche a pascolo des Cimes-Blanches;
- UN - Breuil: stazione turistica "urbana" in ambiente d'alta quota;
- AG - ghiacciai e creste dal Mont-Cervin alle Grandes-Murailles;
- PS - pascoli del tratto di valle tra Lac-Bleu e la Gouffre de Bousseraille;
- AL - conca di Tsignanaz con ambienti lacustri in quota;
- AL - conche di Plan Maison con laghi;

Di seguito si riporta una tabella del PTP che riporta le unità di paesaggio interessate dall'unità locale 22 con l'individuazione dell'unità di paesaggio interessata dal progetto:

DESCRIZIONE DELLE UNITÀ DI PAESAGGIO INTERESSATE	
Unità di paesaggio	Componenti caratterizzanti gli aspetti tipici (lettere) e specifici (*)
VP — tratto di valle con piana e terrazzo di Valtournenche	<p>A — piana di fondovalle affacciata a sud con terrazzo</p> <p>B — torrente con fascia golenale a tratti inciso</p> <p>C — capoluogo sul bordo inferiore della piana costituito da un complesso di agglomerati ormai congiunti da espansioni turistiche: <i>villes</i> di Pâquier lungo strada con <i>bameaux</i> ai bordi superiori (Evette, Chez-Perron, Chaloz) e inferiori (Crétaz, Montaz), del terrazzo o di costa sul versante destro (Crépin, Barmasse, Valmartin)</p> <p>D — boschi di versante destro e nelle parti scoscese di quello sinistro</p> <p>F — terrazzi prativi con agglomerati sul bordo (Losanche, Bringaz, Loz, Singlin)</p> <p>G — fondali di vette verso il Mont-Cervin e verso valle</p> <p>H — strada per Breuil con tratto urbanizzato di connessione tra frazioni del capoluogo</p> <p>I — strettoie boscate e pareti rocciose (Gouffre de Bousseraille) a monte</p>
AC — conca pascoliva di Cheney	<p>A — conca con testata articolata in combe d'alta quota con creste rocciose (Becca d'Aran, Grand-Tournalin) e piccoli ghiacciai</p> <p>B — prateria alpina e pascoli di fondovalle insediati con villaggio ad uso stagionale (Cheney) senza alterazioni o infrastrutture di accesso e connessi con percorsi storici con i pascoli di Chamois (unità locale 21)</p>
PC — di conche a pascolo des Cimes-Blanches	<p>A — versanti con conche a pascolo e praterie alpine alle quote maggiori</p> <p>B — sistema degli alpeggi e infrastrutture connesse con percorsi in quota e ai passi (da Losanche al Col des Cimes-Blanches per la Cleyva-Groussa)</p> <p>E — fondali lontani di alta⁹⁵ quota verso sud e ovest</p> <p>* — impianti di risalita e piste da Losanche per Illiaz-Duc e per il Col des Cimes-Blanches, connesso con piste di Plateau-Rosa</p>
UN — Breuil: stazione turistica "urbana" in ambiente d'alta quota	<p>A — area urbanizzata di insediamento turistico</p> <p>B — paesaggio di vette e di ghiacciai vicini, con conoidi pietrosi e canali valanghivi</p> <p>C — conca pascoliva direttamente accessibile dal fondovalle</p> <p>* — insediamenti ricettivi, residenze speciali, impianti</p> <p>* — infrastrutture urbanizzative all'aperto (parcheggi, sport, piste e impianti di risalita)</p>
AG — ghiacciai e creste dal Mont-Cervin alle Grandes-Murailles	<p>A — vette, creste⁹⁶ e pareti rocciose o di ghiacciaio</p> <p>C — sistemi morenici e conoidi poco vegetati</p> <p>D — salti d'acqua e formazione dei torrenti</p> <p>* — percorsi escursionistici e alpinistici di Alte vie e intervallivi (con Svizzera)</p>
PS — pascoli nel tratto di valle tra Lac-Bleu e la Gouffre de Bousseraille	<p>A — convergenza di versanti e conche a pascolo sui terrazzi di fondovalle, connessi anche con il Breuil e con Tsignanaz (unità locale 21)</p> <p>B — sistema degli alpeggi e infrastrutture</p> <p>D — fascia fluviale del Marmore con piccole incisioni e piccolo lago morenico (Lac-Bleu), in posizione di grande panoramicità (Mont-Cervin)</p> <p>* — impianti di risalita da Yette (presso il Lac-Bleu) e piste connesse con il complesso "Cielo Alto"</p> <p>* — impianti idroelettrici con condotte forzate dal Lac de Goillet alla centrale di Perrère</p>
AL — conca di Tsignanaz, con ambienti lacustri in quota ⁹⁷	<p>A — laghi e zone umide ad alta quota (Balanselmo, Lac-Grand, Plan de Haut)</p> <p>B — conca e circo glaciale con piccoli ghiacciai in esaurimento (Fontanelles, Mont-Dragon)</p> <p>* — tratto di valle a media quota chiusa da diga con bacino di Tsignanaz</p> <p>* — conca a pascoli ben attrezzati a monte e a valle del bacino artificiale</p>
AL — conche di Plan-Maison con laghi	<p>A — laghi e zone umide: Lacs des Cimes-Blanches, du Tramuail, bacino artificiale di Goillet</p> <p>B — terrazzi e conche in quota, con praterie e emergenza di rocce montonate</p> <p>* — testata orientale con grande dorsale di ghiacciaio (Plateau-Rosa) accessibile, passo storico di itinerari internazionali (Col Saint-Théodule) e parte alta dell'area sciabile</p> <p>* — rete di impianti di risalita a terra e funiviari e di piste attrezzate per lo sci</p>

La tabella indica quali sono le componenti caratterizzanti gli aspetti tipici e specifici di ogni unità di paesaggio.

L'unità di paesaggio "AL - conche di Plan Maison con laghi", nella quale ricade il progetto del nuovo impianto "*Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche*", è caratterizzata dalle seguenti componenti caratterizzanti:

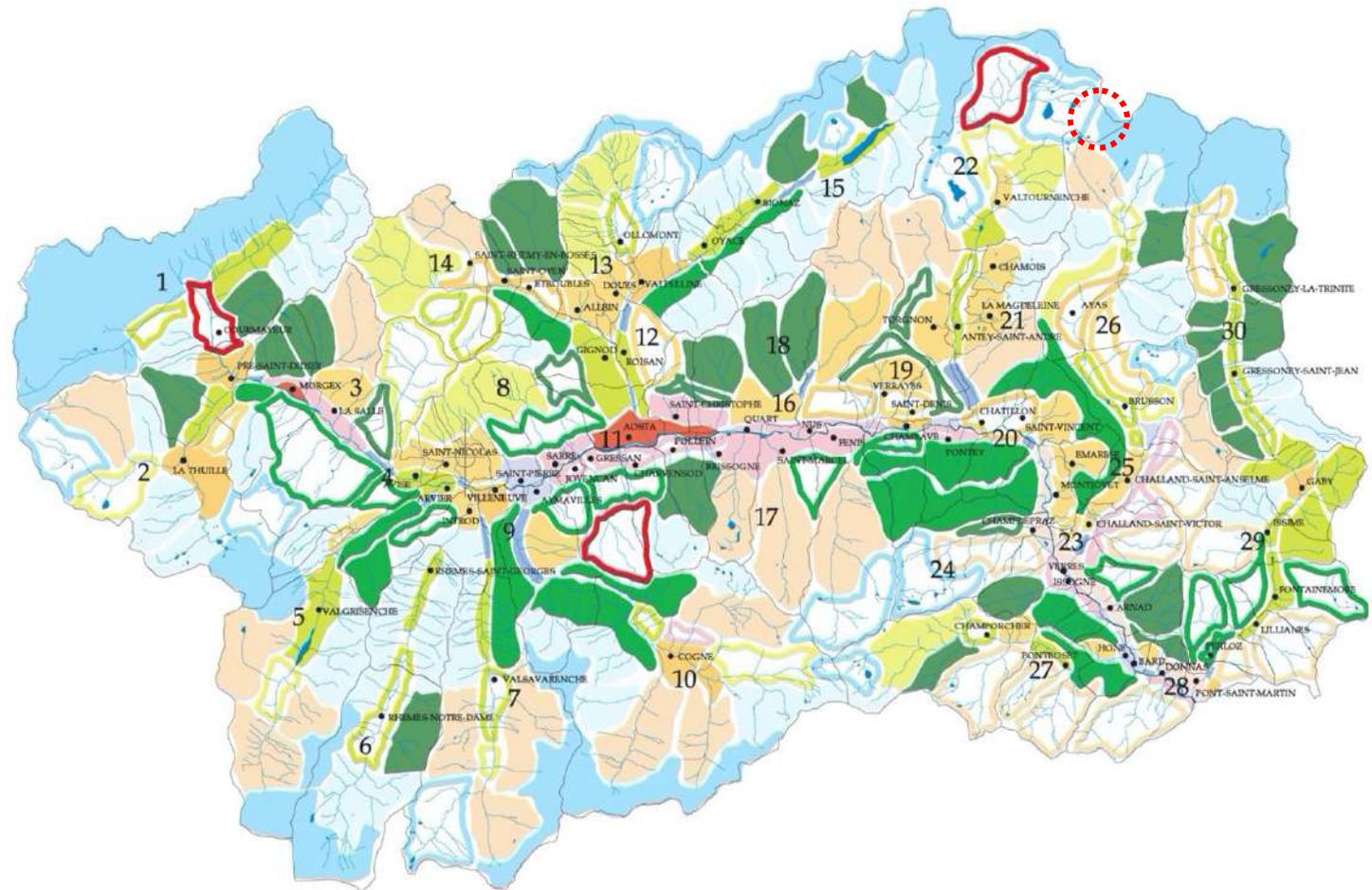
- Aspetto tipico:
 - A - laghi e zone umide: Lacs de Cimes-Blanche, du Tramuail, bacino artificiale di Goillet;
- Aspetto tipico:
 - B - terrazzi e conche in quota, con praterie e emergenza di rocce montane;
- Aspetto specifico:
 - testata orientale con grande dorsale di ghiacciaio (Plateau-Rosa) accessibile, passo storico di itinerari internazionali (Col Saint-Théodule) e parte alta dell'area sciabile;
- Aspetto specifico:
 - rete di impianti di risalita a terra e funiviari e di piste attrezzate per lo sci;

In base a quanto sopra riportato, **l'impianto funiviario oggetto della presente relazione** rientra tra le **componenti caratterizzanti un aspetto specifico** dell'unità di paesaggio "*Paesaggio lacustre d'alta quota (AL) - Conche di Plan Maison con laghi*".

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
 con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

UNITÀ
 DI PAESAGGIO
 UNITÉS
 DE PAYSAGE

- AG — paesaggio dei ghiacciai
paysage de glaciers
- AL — paesaggio lacustre
d'alta quota
paysage lacustre
d'altitude
- AC — paesaggio di conche
d'alta quota
paysage de cuvettes
d'altitude
- PC — paesaggio di conche
a pascoli
paysage de cuvettes
pâturables
- PS — paesaggio di convergenza
di sottosistemi
del pascolo
paysage de convergence
de sous-systèmes
des pâturages
- VG — paesaggio di vallone
a gradoni
paysage de vallées
en gradins
- VF — paesaggio di vallone
in forte pendenza
paysage de vallées
en forte pente
- VC — paesaggio di valle minore
a morfologia complessa
paysage de vallées secondaires
à morphologie complexe
- BV — paesaggio di versanti boscati
paysage de versants boisés
- BI — paesaggio
dell'insediamento
diffuso nel bosco
paysage d'habitat dispersé
dans les bois
- BC — paesaggio di cornice
boscata
paysage de corniches boisées
- GS — paesaggio di gole
e strettoie
paysage de gorges et défilés
- VD — paesaggio di vallata
a sviluppo discontinuo
paysage de vallées
à développement
discontinu
- VP — paesaggio di valle con piana
paysage de vallées
à fond plat
- TV — paesaggio di terrazze
lungo versante
paysage en terrasses
le long du versant
- IT — paesaggio di terrazze
con conca insediata
paysage en terrasses
avec cuvette urbanisée
- IV — paesaggio di versante
a fasce
paysage de versant
en bandes
- IK — paesaggio di insediamento
su confluenza
paysage d'urbanisation
sur confluent
- IP — paesaggio di pendio
insediato dell'enters
paysage de pente
urbanisée de l'enters
- IF — paesaggio del conoide
insediato
paysage d'urbanisation
sur cône
- FD — paesaggio dominato
da uno o più fulci
paysage dominé
par un ou plusieurs
éléments évidents
- DI — paesaggio di piana
della valle centrale
paysage de plaine
de la vallée centrale
- UU — paesaggio urbano
paysage urbain
- UN — paesaggio urbano dominato
da monumenti naturali
paysage urbain dominé
par des monuments naturels



Unita di Paesaggio da PTP con in rosso evidenziato l'ambito interessato dal progetto

3.2.3 PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE DI VALTOURNANCHE (PRGC)

L'intervento in oggetto interessa un'area ricadente totalmente all'interno del comune di Valtournenche.

Il Comune di Valtournenche è dotato di PRG adeguato alla L.R. 11/1998 e al Piano Territoriale Paesaggistico (PTP).

L'adeguamento del PRG alla L.R. 11/1998 e al Piano Territoriale Paesistico (PTP) è avvenuto con **Variante sostanziale generale al PRG** approvata con DGR 07.04.2016, n. 460 e DCC 19.04.2016, n.12.

L'intervento in oggetto risulta coerente con l'obiettivo B5 – Completamento funzionale del comprensorio sciistico, di alle finalità generali del PRG, riportate di seguito in estratto:

A – TUTELA E VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE AMBIENTALI

La "progettazione" del territorio comunale considera, in primo luogo, l'ambiente quale risorsa principale di tutte le dinamiche economiche e sociali del contesto e, rispettandone il valore assoluto, affronta le possibilità di vivere un processo evolutivo economico attraverso un differente rapporto con l'ambiente naturale e quello antropico, privilegiando la:

- A1 – Conservazione e fruizione degli ecosistemi ambientali;*
- A2– Salvaguardia e recupero funzionale del patrimonio storico, artistico, culturale, architettonico-ambientale per usi compatibili con l'esigenza di tutela;*
- A3 – Sostanziale e complessiva limitazione all'espansione degli attuali insediamenti residenziali quale salvaguardia del territorio agricolo produttivo e del contesto paesaggistico naturale ed antropico tradizionale;*
- A4 – Riqualificazione del paesaggio urbanizzato e completamento del recupero funzionale del territorio agricolo, in uso e di quello compromesso, quest'ultimo per usi compatibili;*
- A5 – Difesa del suolo a salvaguardia del territorio;*

B – SVILUPPO ECONOMICO COMPATIBILE CON GLI SPECIFICI CARATTERI DEL TERRITORIO

Il modello di crescita socio-economica deve prediligere uno sviluppo equilibrato e sostenibile del territorio che concorre alla conservazione del paesaggio e dell'ecosistema agro-pastorale e boschivo, in contrapposizione allo sfruttamento intensivo delle risorse, e che attinge in modo prioritario alle specifiche risorse umane ed ambientali per produrre occupazione e, quindi, ricchezza commisurate alla realtà locale all'interno di un più ampio quadro economico regionale, perseguendo gli obiettivi settoriali di:

B1 – Miglioramento quantitativo e qualitativo delle attività agro-silvo-pastorali a presidio del territorio e quale mezzo di sviluppo economico integrato con l'offerta turistica valorizzando la produzione locale;

B2 – Mantenimento delle attività produttive con potenziamento delle piccole attività artigianali;

B3 – Azione di recupero del patrimonio edilizio anche come mezzo di sostegno alle piccole imprese edili locali;

B4 – Riqualificazione e potenziamento del "sistema turismo";

B5 – Completamento funzionale del comprensorio sciistico;

B6 – Incremento delle attività commerciali e ricettive alberghiere ed extralberghiere;

C – MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA POPOLAZIONE

Lo sviluppo sostenibile rappresenta per definizione il soddisfacimento della qualità della vita che deve mantenersi entro i limiti delle capacità di carico degli ecosistemi che definiscono l'ambiente, pertanto, la pianificazione comunale deve necessariamente porre le condizioni di:

C1 – Garanzia di abitazione per la popolazione residente adeguata alle esigenze funzionali e qualitative della vita moderna;

C2 – Completamento della dotazione infrastrutturale correlata alle moderne esigenze di utilizzo e miglioramento dei servizi pubblici esistenti;

C3 – Garanzia di eque condizioni di vivibilità diffusa;

C4 – Sicurezza della popolazione nelle fasce territoriali a rischio di eventi calamitosi;

C5 – Valorizzazione delle fonti di energia alternativa e dei materiali ecocompatibili.

Le finalità sopra descritte si attuano attraverso specifiche scelte pianificatorie sinteticamente riconducibili ai seguenti aspetti:

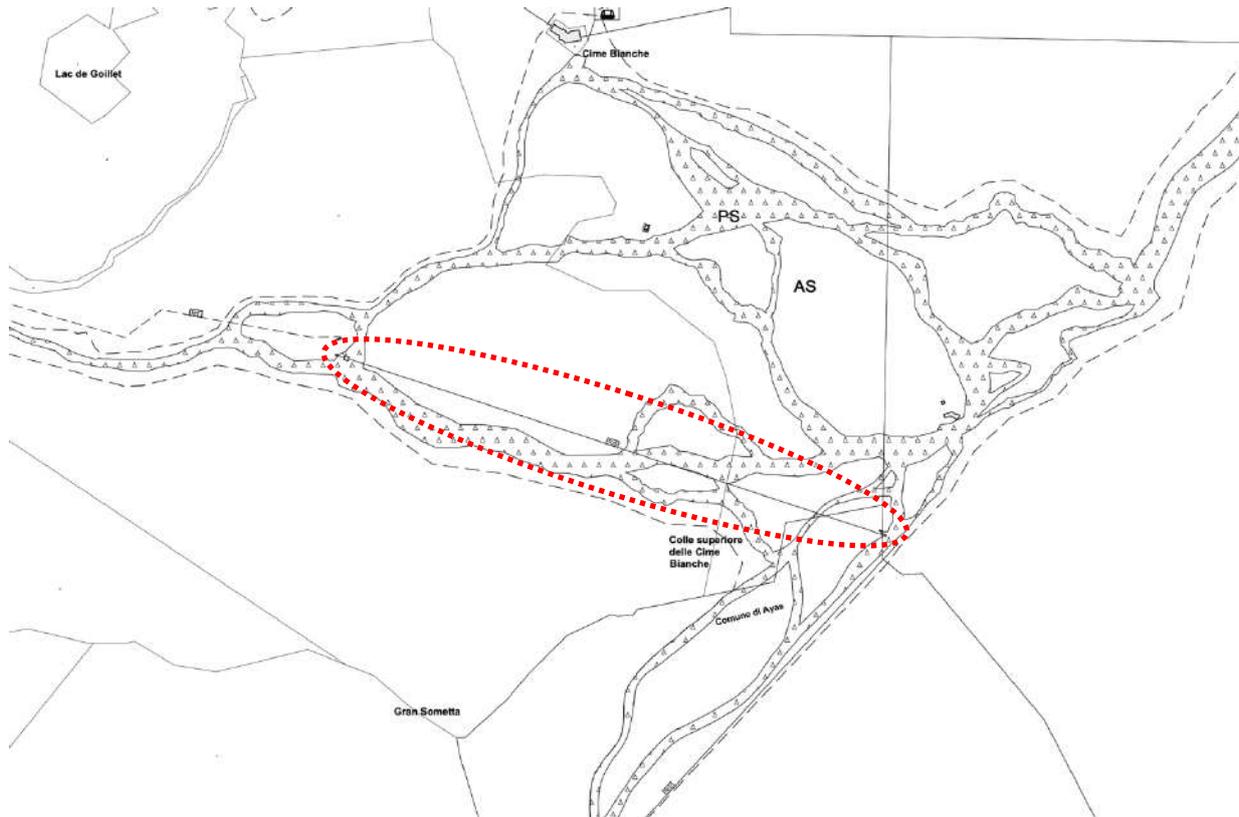
- il patrimonio paesaggistico-ambientale e la difesa del suolo*
- l'insediabilità sul territorio*
- le attività economiche*
- i servizi¹*

¹ Estratto da: Relazione Variante PRGC

3.2.3.1 DOMAINE SKIABLE (NTA, ART. 39 - TAV. P2)

Il *Domaine Skiable* di Valtournenche, comprendente le piste di sci nordico e di sci alpino con i relativi impianti di trasporto e le connesse attrezzature di servizio sono indicate nella tavola "P2 - Carta degli elementi degli usi e delle attrezzature con particolare rilevanza urbanistica".

In particolare, la seggiovia esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche" rientra nel **Domaine Skiable**, così come rilevabile dalla tavola P205C - scala 1: 5.000, di cui si riporta un estratto di seguito:



Elementi ed attrezzature di particolare rilevanza urbanistica

Sorgenti Zona di tutela assoluta	Sorgenti Zona di rispetto	Sorgenti Zona di protezione	Sorgenti	Piste di sci alpino
Aree sciabili	Impianti di risalita	Viabilità	Viabilità	Linee media tensione
Canale ad uso idroelettrico	Impianti funiviari e simili	Siti di telecomunicazioni	Dighe	Piste di sci alpino in progetto
<small>Gli elementi, gli usi e le attrezzature con particolare rilevanza urbanistica fanno riferimento alle disposizioni di cui al Capo II delle NTA. Le fasce di rispetto devono essere misurate con riferimento all'ubicazione effettiva degli elementi che le determinano.</small>				Impianti di risalita in progetto

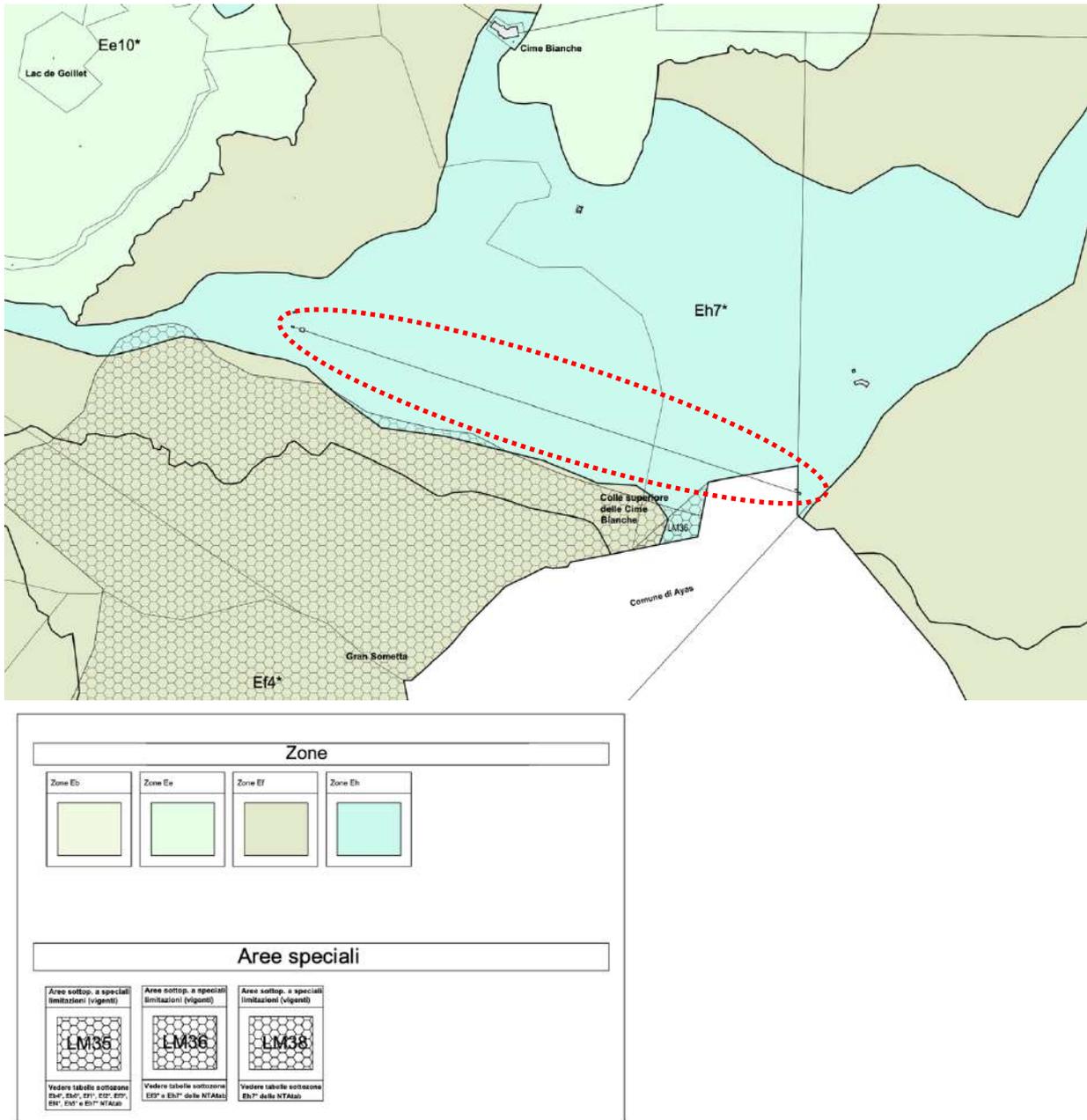
Estratto Tav. P205C "Carta degli elementi, degli usi e delle attrezzature con particolare rilevanza urbanistica" con relativa legenda e individuazione dell'impianto oggetto d'intervento

3.2.3.2 ZONIZZAZIONE, USI E ATTIVITÀ, TIPI DI INTERVENTO (NTA, ART. 8, 10 - TAV.P4)

La zonizzazione del Comune di Valtournenche è riportata nella tavola del PRGC "P4 - Cartografia della zonizzazione dei servizi e della viabilità del PRG".

In particolare, la seggiovia esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche" ricade in sottozona Eh7*.

Si riporta di seguito l'estratto della tavola P405c - scala 1:5.000 con l'individuazione dell'impianto "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche":



Estratto Tav. P405c "Carta prescrittiva della zonizzazione, dei servizi e della viabilità del PRG" con relativa legenda e individuazione dell'impianto oggetto d'intervento

Si rileva una incongruenza tra la tavola P405c sopra riportata e il geoportale SCT della Regione Autonoma Valle d'Aosta riguardo alla posizione del limite amministrativo tra il Comune di Valtournenche e il Comune di Ayas.

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

Infatti, nella tavola P405C risulterebbe che una porzione della linea funiviaria rientri nel Comune di Ayas mentre nel geoportale SCT l'intera linea funiviaria ricade correttamente nel Comune di Valtournenche.

Peraltro nel geoportale si riscontra la delimitazione di un'area nella quale non viene riportato il codice della zonizzazione.

Si riporta di seguito l'estratto dal geoportale sul quale si è evidenziata la suddetta area priva di classificazione (tratteggio blu) e in cui si può verificare che l'intera linea funiviaria rientra nel Comune di Valtournenche (il confine tra i due Comuni è rappresentato dalla linea continua di colore arancione):



Estratto del Geoportale SCT con l'individuazione della zonizzazione, dei limiti amministrativi dei comuni di Valtournenche e di Ayas e dell'impianto di risalita Goillet

Le sottozone Eh, di cui all'art. 56 delle NTA, sono parti del territorio comunale caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agro-silvo-pastorali ed attività sciistiche, ricreative e turistiche.

L'intervento in oggetto risulta coerente con gli usi/attività ed interventi ammissibili della sottozona Eh7*, così come rilevabile dalle relative tabelle (TAB. 3-Eh e TAB. 3bis-Eh), che si riportano di seguito in estratto.

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

TAB. 3 – Eh

SOTTOZONE DI TIPO Eh (art. 56 NTA)		caratterizzate dalla contestuale presenza di attività agro-silvo-pastorali, ed attività ricreative e turistiche	
Sigla - località	Superficie territoriale m ²	Sistema Ambientale PTP Titolo II, art. 10, comma 3 NAPT	
Eh4* – Le Plan de La Glarenaz	76.091	Sistema fluviale (art. 14) predominante Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo turistico (art. 17)	
Eh5* – Piste Cime Bianche	4.502.086	Sistema dei pascoli (art. 12) predominante Sistema boschivo (art. 13) Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo integrato (art. 15)	
Eh6* – Piste Ventina-Cielo Alto-Layet	2.982.600	Sistema dei pascoli (art. 12) predominante Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo turistico (art. 17)	
Eh7* – Piste comprensorio Ventina-Alpe Vieille	1.804.866	Sistema delle aree naturali: sottosistema dell'alta montagna (art. 11, comma 1) Sistema delle aree naturali: sottosistema delle altre aree naturali (art. 11, comma 2)	
Eh8* – Piste comprensorio Cretaz-Plan Maison	4.276.858	Sistema dei pascoli (art. 12) predominante Sistema Insediativo Tradizionale: sottosistema a sviluppo turistico (art. 17)	
Eh9* – Piste comprensorio Rocce Nere-Furgenn	3.119.254	Sistema delle aree naturali: sottosistema dell'alta montagna (art. 11, comma 1) Sistema delle aree naturali: sottosistema delle altre aree naturali (art. 11, comma 2)	

TAB. 3bis -Eh

condizioni minime d'intervento: titoli abilitativi e strumenti attuativi Art. 7	modalità di intervento Art. 8 comma 1	usi ed attività Art. 10	I m ² /m ² densità fondiaria	R/C m ² /m ² rapporto di copertura max	H max m altezza massima	N° piani fuori terra	DF m distanza tra i fabbricati	DC m distanza tra i confini
SCIA, Permesso di costruire Comma 6 PUD (1)	a) recupero: 1), 2), 3), 4), 5); b) nuova costruzione: (2),(5) 1), 2); c) demolizione; d) altri interventi: 1), 4); Art. 9 (1)	di tipo naturalistico: a di carattere agro-silvo-pastorale: b (3) residenza temporanea legata alle attività agro-pastorali: c1 residenza temporanea: dbis1 usi ed attività commerciali: f1 (esercizi di vicinato) turistiche e ricettive: g5 (rifugi e bivaocchi) g6 (dotoirs) g7 (affittacamere) g10 (ristorazione) di attività sportive, ricreative e per l'impiego del tempo libero: (4) l4 l5 l6 pubbliche di servizio e di pubblico interesse: m1 m2 m5	(6)	(6)	(6)	(6)	10,00	5,00

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

PRESCRIZIONI PARTICOLARI TAB. 3bis –Eh

Le modalità di intervento, gli usi, le attività e i parametri edilizi sono subordinati alla verifica di ammissibilità in base alla vigente legislazione in materia di interventi in aree a rischio idrogeologico come richiamato negli articoli del Titolo II CapoV delle NTA.

condizioni minime d'intervento

(1) per interventi di cui alle lettere d), e), f) e i) del comma 1 dell'art. 9 delle NTA.

modalità di intervento

Fermo restando l'obbligo del rispetto delle limitazioni degli interventi nelle aree a rischio idrogeologico:

gli interventi su fabbricati agricoli esistenti e per nuovi edifici ad uso agro-silvo-pastorale seguono le prescrizioni di cui agli artt. 14 e 56 delle NTA; per interventi diversi da quelli agricoli valgono le disposizioni di cui agli artt. 39 comma 6 e 56 delle NTA;

(2) Fatti salvi i vincoli generati dagli ambiti inedificabili, gli interventi di nuova costruzione sono ammessi per:

- interventi relativi alla realizzazione di infrastrutture e servizi di interesse pubblico;
- realizzazione, nel caso di recupero di edifici esistenti (anche nel caso di cambio di destinazione d'uso), di volumi interrati di superficie non superiore a 100 mq posti completamente al di sotto del piano di campagna originario, in aderenza all'edificio oggetto di intervento o sul solo lotto di pertinenza, al solo servizio dello stesso e con fronte di accesso di larghezza massima non superiore a m 3,00.

(5) Nella parte della sottozona Eh5* - **Piste Cime Bianche** contraddistinta con retino e sigla "LM 18" è ammesso l'ampliamento per destinazioni l) e m) per massimo 350 m² totali.

Nella parte della sottozona Eh7* - **Piste comprensorio Ventina-Alpe Vielle** contraddistinta con retino e sigla "LM 38" è ammessa la riqualificazione con ampliamento complessivo dei volumi esistenti fino a 500 m² relativamente alle destinazioni g5 e g10; sono ammessi altri interventi di nuova costruzione, previo studio unitario riferito all'area LM54, limitatamente alle destinazioni l) e m).

Nella parte della sottozona Eh8* - **Piste comprensorio Cretaz-Plan Maison** contraddistinta con retino e sigla "LM 34" è ammesso l'ampliamento dei volumi esistenti per le destinazioni l), m), g10) e fl) per 350 m² complessivi.

La nuova edificazione per attività di carattere agro-silvo-pastorale di cui alla cat. b) è ammessa nei soli comprensori individuati come pascoli da riqualificare, tenendo conto dei tracciati sciabili esistenti e nel rispetto di una distanza minima di 30 m da strutture esistenti con destinazione diversa da quella agricola. Nei rimanenti comprensori la nuova costruzione è ammessa esclusivamente per interventi di ammodernamento e potenziamento dei fabbricati agricoli esistenti nei limiti di quanto ammesso dal parere di razionalità.

usi ed attività

Fermo restando l'obbligo del rispetto delle limitazioni degli usi e delle attività nelle aree a rischio idrogeologico:

il mutamento di destinazione d'uso sugli immobili esistenti, da agro-silvo-pastorale, di cui alla categoria "b" e "c" dei commi 3 e 4 dell'art. 10 delle NTA, a quelle ammesse in tabella è subordinato al rispetto delle condizioni indicate all'art. 15 delle presenti NTA.

(3) attività agro-silvo-pastorali in atto e/o compatibili con le caratteristiche morfologiche, pedologiche, agronomiche, colturali, vegetazionali e paesaggistico-ambientali della sottozona, ivi compresi gli agriturismo.

(4) aree attrezzate per attività ricreative, quali per esempio parco giochi invernale, ecc. Nelle sottozone utilizzabili per la pratica dello sci nordico e alpino sono ammesse la riqualificazione e il potenziamento delle piste esistenti; i nuovi tracciati non devono alterare la morfologia del territorio,

fatte salve le opere funzionali e necessarie per garantire la sicurezza nell'utilizzo delle piste.

parametri edilizi

(6) in atto sul lotto e, per nuove costruzioni, con le limitazioni di cui alle note (2) e (5).

(7) con le limitazioni di cui all'art. 39.

altre prescrizioni

Nella parte di sottozona Eh9* - **Piste comprensorio Rocce Nere-Furggen** contraddistinta con campitura e con sigla "LM 37" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG", che individua l'areale di interesse archeologico "Col de Saint Théodule", ogni attività di modifica del sottosuolo è subordinata al preventivo parere della struttura regionale competente in materia di tutela dei beni archeologici.

Nella parte di sottozona Eh7* - **Piste comprensorio Ventina-Alpe Vielle** contraddistinta con campitura e con sigla "LM 36" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG", che individua l'areale di interesse archeologico "Colle Superiore Cime Bianche", ogni attività di modifica del sottosuolo è subordinata al preventivo parere della struttura regionale competente in materia di tutela dei beni archeologici.

Sulle parti delle sottozone Eh5* - **Piste Cime Bianche** e Eh7* - **Piste comprensorio Ventina-Alpe Vielle** contraddistinte con campitura e con sigla "LM 35" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG", di specifico interesse naturalistico quale Zona di Protezione Speciale (ZPS), gli usi e gli interventi seguono le disposizioni di legge in materia richiamate all'articolo 41 delle NTA.

Nella parte di sottozona Eh6* - **Piste Ventina-Cielo Alto-Lavet** contraddistinta con campitura e con sigla "LM 30" sulla tavola "P4 - zonizzazione, servizi e viabilità del PRG" (Foglio 7 mappale n. 570 parzialmente) è consentita la realizzazione di area di parcheggio di attestamento veicolare al comprensorio sciistico e/o di servizio alle attività gestionali della Soc. Cervino, subordinatamente al rispetto della vigente legislazione in materia di ambiti inedificabili.

I comprensori agricoli individuati come pascoli da riqualificare risultano i seguenti:

- Eh5* - Piste Cime Bianche
 - Alpe Euillaz Duc - (riqualificazione fabbricati)
 - Alpe Euillaz Perron - (riqualificazione fabbricati)
 - Alpe Dzandzevé - (riqualificazione fabbricati)
 - Alpe Tsa d' Euillaz - (riqualificazione fabbricati)
- Eh6* - Piste Ventina-Cielo Alto-Lavet
 - Alpe Goillet - (riqualificazione fabbricati)
- Eh8* - Piste comprensorio Cretaz-Plan Maison
 - Alpe Vielle - (riqualificazione fabbricati)
 - Alpe Tsa de Vielle - (riqualificazione fabbricati e infrastrutture di accesso)
 - Alpe Pré de Veau - (riqualificazione fabbricati)
 - Alpe Plan Torrette - (riqualificazione fabbricati)

In particolare, così come desumibile dalla TAB. 3bis-Eh:

- tra gli usi/attività ammissibili, rientrano gli "impianti di trasporto a fune e connesse strutture di servizio, ivi compresi gli impianti e le connesse attrezzature funzionali alla pratica degli sport invernali" - "I4" -, di cui al comma 11 dell'art. 10 delle NTA, cui l'intervento in oggetto è assimilabile, e la cui nota (4) recita:

"nelle sottozone utilizzate per la pratica dello sci nordico e alpino sono ammesse la riqualificazione e il potenziamento delle piste esistenti; i nuovi tracciati non devono alterare la morfologia del territorio, fatte salve le opere funzionali e necessarie per garantire la sicurezza nell'utilizzo delle piste."

- tra gli **interventi** ammissibili, rientrano quelli di "a) recupero", di cui al comma 1, lettera "a" dell'art. 8 delle NTA, tra i quali, al p.to 4, è compresa la ristrutturazione cui l'intervento in oggetto è riconducibile.

Infatti ai sensi della **DGR n. 378 del 12 aprile 2021**, l'intervento in oggetto rientra negli **"Interventi comportanti trasformazioni territoriali - macro-categoria n. 2 - infrastrutture lineari e a rete"**, di cui al Capitolo 2 della suddetta DGR 378/2021. Relativamente alla **tipologia di intervento**, quest'ultima rientra nella **"Ristrutturazione"** nella quale, sempre secondo la suddetta DGR 378/2021, **"sono riconducibili gli interventi di rifacimento, sostituzione e riqualificazione funzionale di opere esistenti** (oltre le limitazioni di cui al risanamento conservativo, quest'ultimo: *"fino a uno sviluppo lineare complessivo pari a 100 m. o interessanti una superficie non sup. al 20% dell'area occupata"*), **con modificazione delle tipologie costruttive e dei materiali utilizzati, con il necessario adeguamento dello sviluppo planimetrico, altimetrico e volumetrico dell'opera, compreso l'ampliamento dell'esistente"**.

E' inteso che il magazzino costituisce elemento di riqualificazione funzionale.

Peraltro le "Prescrizioni particolari della TAB. 3bis-Eh, stabiliscono che *"per interventi diversi da quelli agricoli"*, cui l'intervento in oggetto rientra, *"valgono le disposizioni di cui agli artt. 39 ... e 56 delle NTA"*.

In particolare l'intervento in oggetto rientra tra gli interventi realizzabili finalizzati al miglioramento funzionale del comprensorio sciistico di cui al comma 2 dell'art. 39 delle NTA che, richiamato dal comma 6 dell'art. 56 delle NTA, recita:

"Al fine di adeguare le aree sciabili di Valtournenche e di Breuil-Cervinia alle esigenze imposte dalla moderna pratica degli sport invernali ed in particolare dello sci alpino e nordico, e per garantire la sicurezza degli utenti, è consentito realizzare i sotto elencati interventi di carattere permanente (...):

- a) sistemazione e adeguamento funzionale di piste esistenti, anche con modificazione delle relative sezioni o con discostamento o eventuale allungamento degli attuali tracciati;
- b) ampliamento di piste esistenti e realizzazione di nuove piste di completamento dell'esistente comprensorio sciistico;
- c) **sostituzione di impianti di risalita esistenti anche con modifica della tipologia e costruzione di nuovi impianti (a titolo puramente esemplificativo e non esaustivo, sciovia, seggiovia, telecabina, funivie bifuni), del relativo sistema tecnico di trasporto e delle portate orarie, con diversi tracciati e lunghezze di linea o differente localizzazione delle stazioni di partenza e di arrivo;**
- f) nuove costruzioni per attività turistiche di servizio alla pratica dello sci alpino e nordico sono consentite nelle sottozone di tipo Eh sulla base delle indicazioni contenute nelle relative tabelle".

3.3 CARATTERI DEL CONTESTO PAESAGGISTICO E DELL'AREA DI INTERVENTO

3.3.1 PAESAGGIO NATURALE

Il paesaggio naturale che contraddistingue l'ambito nel quale si colloca l'intervento in oggetto di sostituzione dell'impianto "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche" è quello dell'alta montagna, caratterizzata in questo contesto da morfologie eccezionali che danno luogo a paesaggi unici e straordinariamente rappresentativi (Mont Cervin - Plateau-Rosa).

L'area oggetto di intervento interessa il territorio comunale di Valtournanche che, come già illustrato nel Cap. 2.2.2.2 , è ricompreso nella seguente *Unità Locale* così come definita dal PTP:

- Unità 22: da Valtournanche al Mont-Cervin.

Il tipo di paesaggio naturale che si può riconoscere nella zona è il seguente:

TIPO DI PAESAGGIO	CARATTERI STRUTTURALI	COMPONENTI LA RELAZIONE TIPICA
AL lacustre di alta quota	testate di valle, valloncelli modellati da circhi, conche, morene, soglie entro cui si collocano laghi e pozze dominati da ecosistemi lacustri, torbiere, vallette nivali, elementi rocciosi	A - vette creste e pareti rocciose o di ghiacciaio B - ghiacciai in valli o coniche C - sistemi morenici aridi D - salti d'acqua e formazione di torrenti

Estratto Appendice 2 "Tipi di paesaggio riconosciuti nelle unità locali" della Relazione illustrativa del PTP

A livello locale nell'area oggetto di intervento e negli immediati intorni, gli elementi del paesaggio naturale maggiormente significativi e che contraddistinguono questo settore del territorio tra la Val d'AYas e la Valtournanche sono la dorsale delle Cime Bianche ed il sistema di laghetti alpini d'alta quota che occupano la testata del Vallone di Courthoud.

La stazione di valle (di partenza) si trova al di sopra del Lago Goillet delimitata a ovest dall'imponente Monte Cervino, mentre la stazione di monte (di arrivo) si colloca nel pianoro sovrastato dalla Gran-Sometta a nord che degrada a sud lungo il vallone delimitato a ovest dalla dorsale che collega il Colle inferiore delle Cime Bianche al M.te Roisetta.

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto della stazione di valle (di partenza) con il Monte Cervino sul retro



Foto della Stazione di monte (di arrivo)

In relazione delle quote elevate nella quale si colloca l'area oggetto di studio, la vegetazione è esclusivamente di tipo erbaceo o sottoforma di arbusti striscianti.

Le linee del paesaggio naturale sono quindi dominate dalle forme della morfologia locale descritte precedentemente, ma le tipiche comunità vegetali che si insediano su ambienti rupestri a ghiaioni rappresentano un tratto distintivo di questi luoghi.

Gli aspetti vegetazionali influenzano ancor più la percezione dei luoghi nella parte bassa della linea in progetto, dove si sviluppano praterie d'alta quota ed il lago Goillet è contornato da una vegetazione tipicamente legata alle zone umide.

Con riferimento agli aspetti naturalistici del paesaggio, la zona delle Cime Bianche è inserita tra i *Siti di interesse floristico e vegetazionale* elencati in Appendice 3 della Relazione illustrativa del PTP (Siti e beni di specifico interesse paesaggistico):

- **V2 - Cimes-Blanches, morfologia dolomitica** - flora e vegetazione dei piani subalpino e alpino: adiacente stazione di interesse mineralogico per cristalli di tormalina.

I laghi sono invece inclusi tra le *Aree di specifico interesse paesaggistico, storico, culturale o documentario* in Appendice 4 alla Relazione illustrativa del PTP. In particolare, troviamo:

- **L159 - Lac de Goillet**
- **L167 - Lacs des Cimes-Blanches**
- **L168 - Laghi a nord dei Lacs des Cimes-Blanches**

3.3.2 PAESAGGIO URBANO

L'attuale assetto urbanistico di Valtournenche è il risultato di una serie di trasformazioni antropiche del preesistente ambiente naturale di specifico carattere montano avvenute nel corso dei secoli.

Allo stato attuale Valtournenche, si presenta come un'affermata stazione turistica montana a vocazione estiva ed invernale all'interno della quale i caratteri del sistema agricolo e residenziale tradizionale convivono con un assetto urbanistico ed edilizio moderno localmente in contrasto paesaggistico con l'ambiente circostante, con specifico riferimento alla conca del Breuil.

L'odierna situazione edilizia è variamente articolata essendo composta da nuclei storici di antica formazione, dall'edificato di recente formazione e, in minor misura, dalle case sparse (fabbricati rurali che oltre una certa quota sono da assimilarsi alle tipologie mayen e alpeggi).

L'ambito territoriale di Valtournenche paese comprende la parte di territorio comunale di fondovalle tradizionalmente insediato costituito da nuclei edilizi separati tra loro ancorché interconnessi da una fitta rete sentieristica.

Il prodotto dell'espansione edilizia ha assunto sul territorio e sul paesaggio grado e intensità differenziate dovute alla destinazione funzionale dei singoli edifici con effetti diversi dal punto di vista della dimensione, della tipologia e della destinazione d'uso, determinando un tessuto urbano di tipo misto nell'agglomerato del capoluogo con funzioni turistico-residenziali, ricettive, commerciali e produttive a differenza delle altre zone di

nuova edificazione destinate per la quasi totalità alla residenza turistica ed anche a quella di tipo principale.

Nel complesso la maggior parte delle zone di espansione presenti nella parte bassa e media del territorio comunale (ambito di Valtournenche) sono edificate ben oltre il 60% e la completa saturazione risulta realisticamente inattuabile in considerazione anche dei numerosi lotti liberi inidonei all'edificazione in quanto reliquati dimensionalmente esigui oppure gravati da fasce di rispetto da limitrofi assi viari, da distanze dai confini e dai fabbricati o, marginalmente, per motivi di pericolosità idrogeologica.

L'ambito territoriale di Breuil-Cervinia *comprende la parte di territorio comunale che si identifica con la conca del Breuil, antico agglomerato sparso costituito da fabbricati a carattere esclusivamente pastorale rimasto immutato per secoli sino alla fine del secolo XIX° allor quando con l'epopea della conquista del Cervino è iniziata l'era del turismo montano dapprima di tipo elitario-alpinistico con timide trasformazioni edilizie, vedi la costruzione del vecchio albergo-rifugio Giomein e della villa Rey, e quindi, a seguito della realizzazione della prima funivia di Plan Maison, è proseguita con la fase di grande trasformazione ambientale connessa con la nascita della rinomata stazione turistica di "Cervinia", tipica espressione del modello di turismo di massa. A seguito degli interventi di sviluppo edilizio verificatisi tra gli anni '30 e '60 prima e, tra gli anni '70 e '90 poi, diversamente dall'ambito di Valtournenche, l'ambito di Breuil-Cervinia presenta ancora alcune zone di espansione edilizia tuttora in parte o totalmente inedificate.*

Entrambi gli ambiti sopra descritti sono ampiamente dotati delle urbanizzazioni primarie (fogne, acquedotto, illuminazione pubblica, aree di parcheggio pubblico) e nel loro complesso fanno riferimento ad attrezzature di servizio qualitativamente e quantitativamente soddisfacenti per le esigenze della popolazione locale e di quella turistica.

La situazione viabile garantisce una sufficiente rete di collegamento interna ed a grande scala con il territorio circostante mediante un sistema integrato di comunicazione.

L'attuale livello di dotazione infrastrutturale e di servizi prevede, quindi, un'organizzazione integrata del sistema sia a livello comunale relazionandosi, là dove carente ed opportuno, a scala sovra-comunale in modo da rendere il sistema dei servizi efficiente, dinamico ed in grado di adattarsi alle modificazioni.²

3.3.3 PISTE DA SCI E COMPENSORI SCIISTICI

L'area oggetto di intervento è caratterizzata da un paesaggio di alta quota che presenta un elevato grado di infrastrutturazione.

Infatti, l'impianto esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche" fa parte dell'ampio comprensorio sciistico della Cervino S.p.A. (Cervino Ski Paradise).

Quest'ultimo collega Cervinia e Valtournenche alla vicina Zermatt.

² Fonte: Relazione PRG - R1 "Analisi della situazione ambientale"

Il collegamento tra queste tre località avviene attraverso **51 impianti** (funivie, telecabine, seggiovie, sciovie e tappeti) e **322 km di piste** (75 km di piste di facile percorrenza, 220 km di piste di media difficoltà e 27 km di piste più complesse).

La maggior parte degli impianti negli ultimi anni sono stati riammodernati offrendo agli sciatori maggior comfort sia in termini di tempi di percorrenza delle linee che di servizi offerti. All'interno del comprensorio sciistico, infatti, si snodano bar e ristoranti con ampie aree esterne nelle quali poter passare i momenti di riposo e godersi il paesaggio circostante.

La seggiovia oggetto d'intervento è l'unica che raggiunge il Colle superiore delle Cime Bianche salendo da Cervinia e quindi rappresenta la cerniera di collegamento tra la ski area di Valtournenche con Cervinia e Zermatt. L'impianto "*Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche*" permette di superare un dislivello di circa 400 m. L'area è completamente inserita all'interno delle aree sciabili come riscontrabile dalla Tavola di PRG P2 (vedi precedente capitolo 2.2.3.1).

3.3.4 BENI STORICO-CULTURALI

Nell'area oggetto di intervento non si segnalano particolari elementi storico-culturali di particolare interesse, tutelati ai sensi dell'art. 37 del PTP come Beni Culturali Isolati. Tuttavia, nelle immediate vicinanze dell'impianto in oggetto si rilevano aree di specifico interesse paesaggistico-storico-culturale tutelate ai sensi dell'Art. 40 del PTP elencate nel precedente capitolo 2.3.1.

3.4 RAPPRESENTAZIONE FOTOGRAFICA DELLO STATO ATTUALE

L'area oggetto d'intervento è dominata da un lato dall'imponente e noto massiccio montuoso del Monte Rosa (lato Val d'Ayas) e dall'altra dal Monte Cervino (lato Valtournenche).

Da un punto di vista paesaggistico, l'area in esame è molto simile ad altre zone alpine presenti sugli spartiacque tra le vallate a quota elevata e a ridosso di aree glaciali.

Si riporta di seguito una rappresentazione fotografica dello stato attuale dell'impianto "*Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche*":

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto dell'intera linea della funivia dal pianoro della funivia Gran Sometta con vista sulla diga del lago Goillet



Foto dell'intera linea della funivia dalla stazione di valle alla stazione di monte con il Col Du Plateau Rosa sullo sfondo

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto della stazione di arrivo della nuova seggiovia Gran Sometta in corrispondenza della stazione di arrivo della Funivia "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche"



Foto delle piste da sci che circondano la stazione di arrivo dell'impianto in oggetto sul pianoro sovrastato dal Gran Sometta



Foto dalla stazione di monte dell'impianto

*Sostituzione della seggiovia esistente “Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche”
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto della funivia con il vallone di Curtod sullo sfondo



Foto dell'impianto di risalita “Gran Sometta”

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto della stazione di valle con il ricovero dei veicoli nel periodo estivo

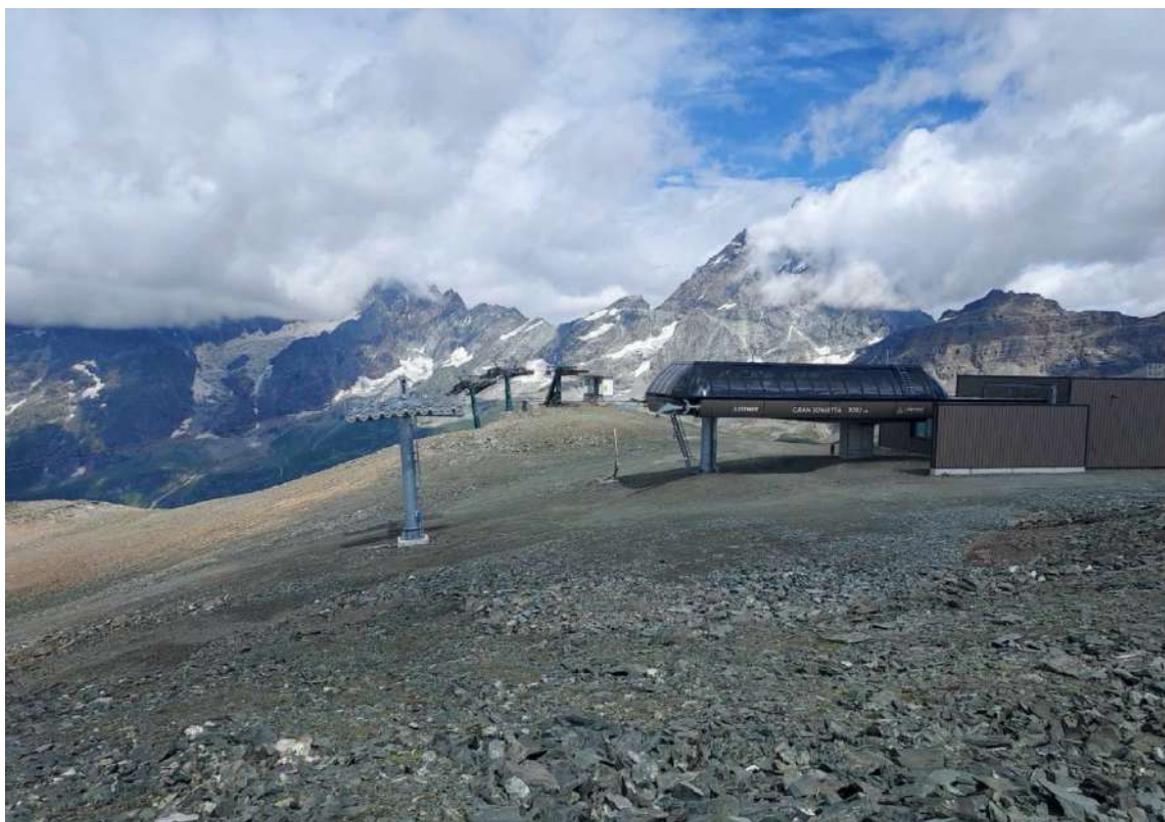


Foto della partenza della seggiovia dalla stazione di valle

*Sostituzione della seggiovia esistente “Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche”
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto della stazione di rinvio a monte con locale di controllo



*Foto della posizione della stazione di rinvio a monte rispetto alla stazione di arrivo
della seggiovia “Gran Sometta”*

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto della stazione di valle con i primi 3 sostegni intermedi



Foto della funivia esistente con vista sul Lago Goillet

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*



Foto della porzione superiore della funivia esistente



Foto della funivia esistente dal sostegno intermedio 4 verso la stazione di monte

3.5 RAPPRESENTAZIONE GRAFICA DELLO STATO ATTUALE

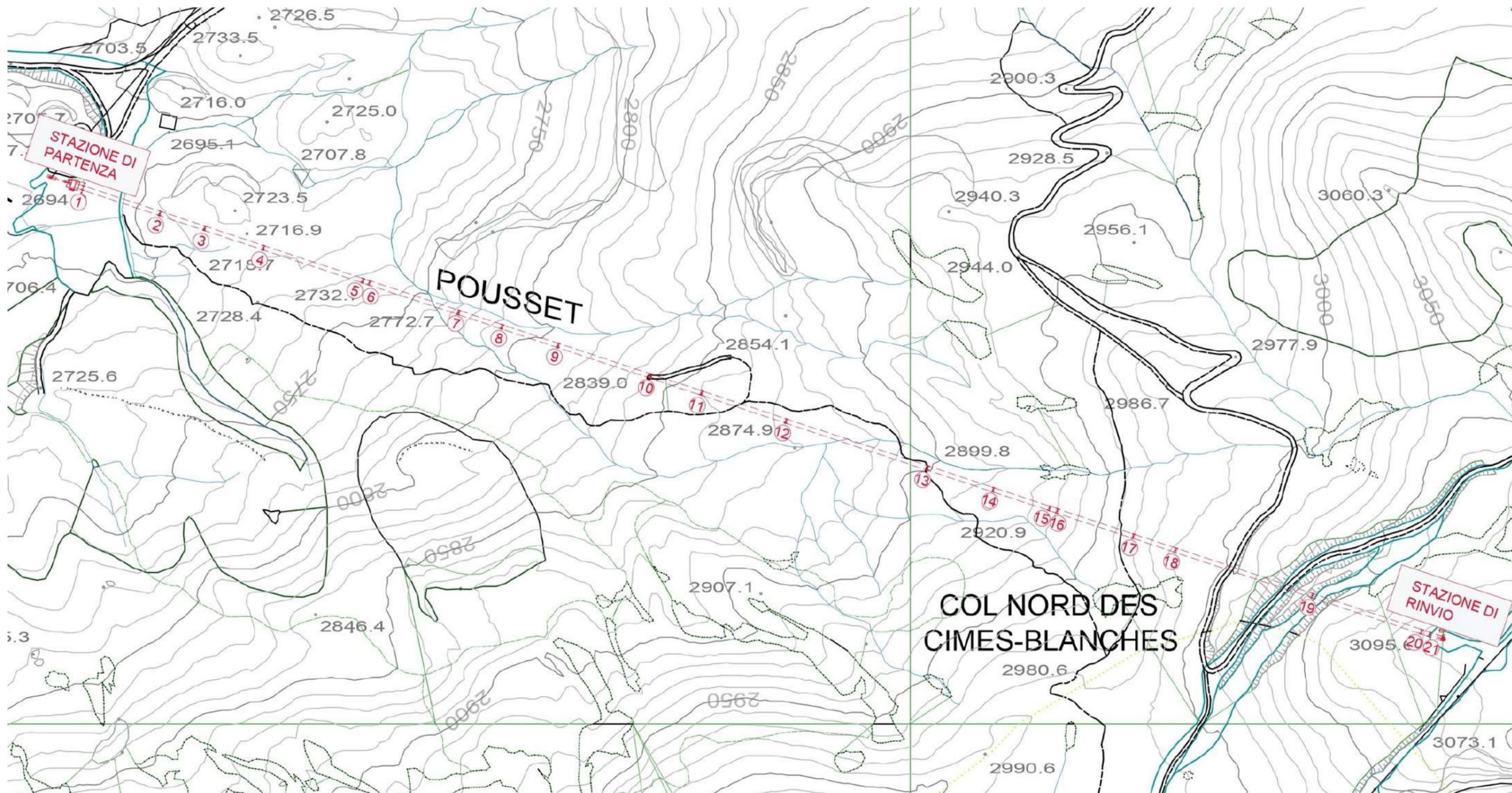
La seggiovia esistente del lago Goillet è una triposto Leitner costruita nel 1988 contemporaneamente alla cabinovia MGD 12 - Plan Maison-Laghi Cime Bianche.

La linea è lunga oltre 1.400 m ed è composta da una stazione di valle, una stazione di rinvio a monte e 21 sostegni intermedi, di cui 20 a ritto centrale e 1 a portale.

Si riporta di seguito:

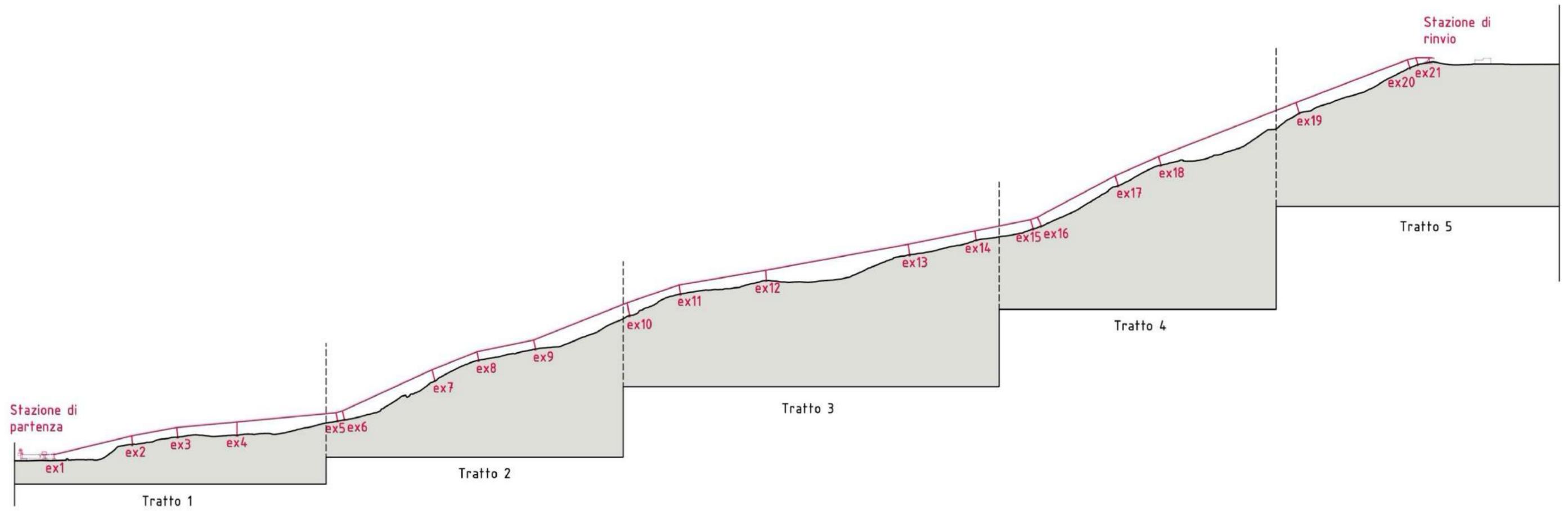
- l'estratto della **CTR** con individuazione della seggiovia esistente;
- le **planimetrie e le relative sezioni longitudinali di rilievo** dei diversi tratti che compongono la seggiovia esistente.

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli



Estratto CTR con individuazione della linea della seggiovia esistente, della posizione dei 21 sostegni intermedi, della stazione di partenza a valle e di rinvio a monte

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Gaillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

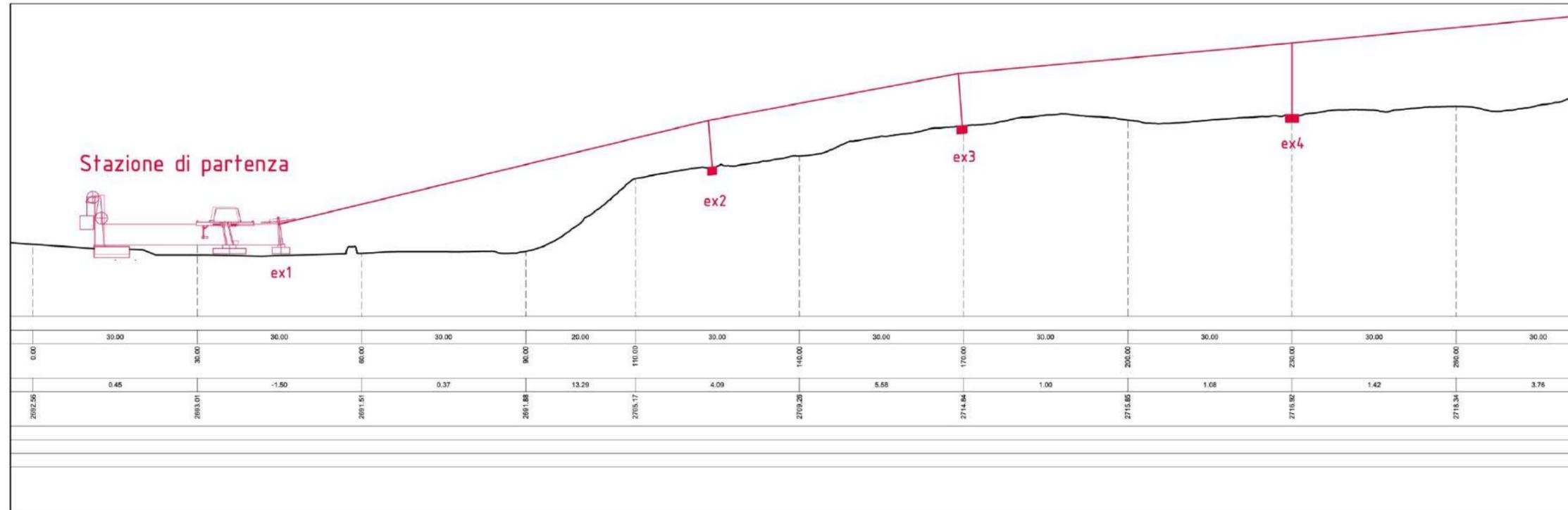


Sezione longitudinale della seggiovia esistente con indicazione dei 21 sostegni intermedi, della stazione di partenza a valle e di rinvio a monte

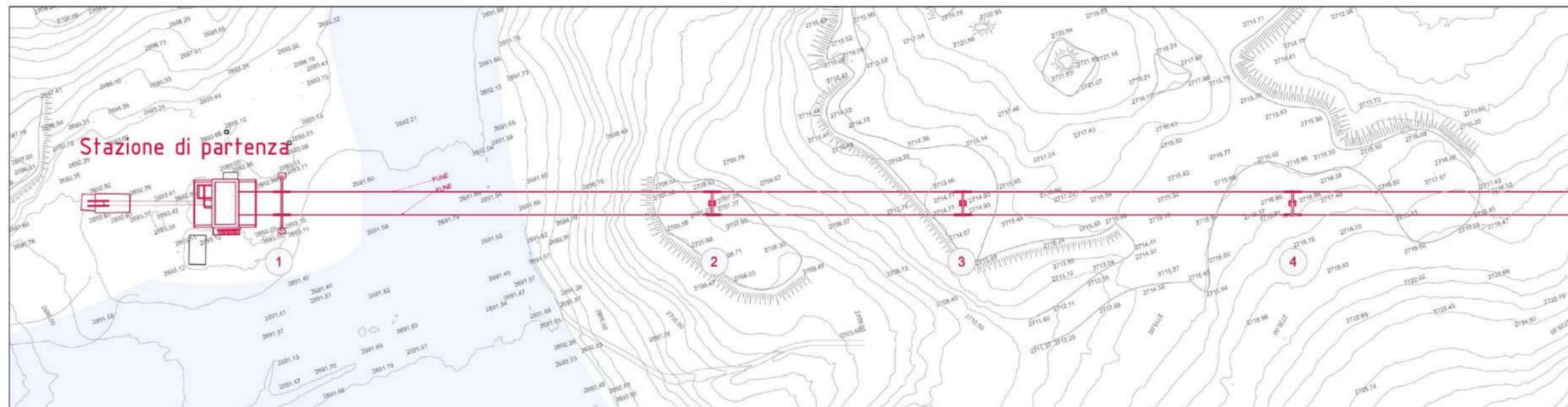
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 1: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA ESISTENTE



TRATTO 2: PIANTA

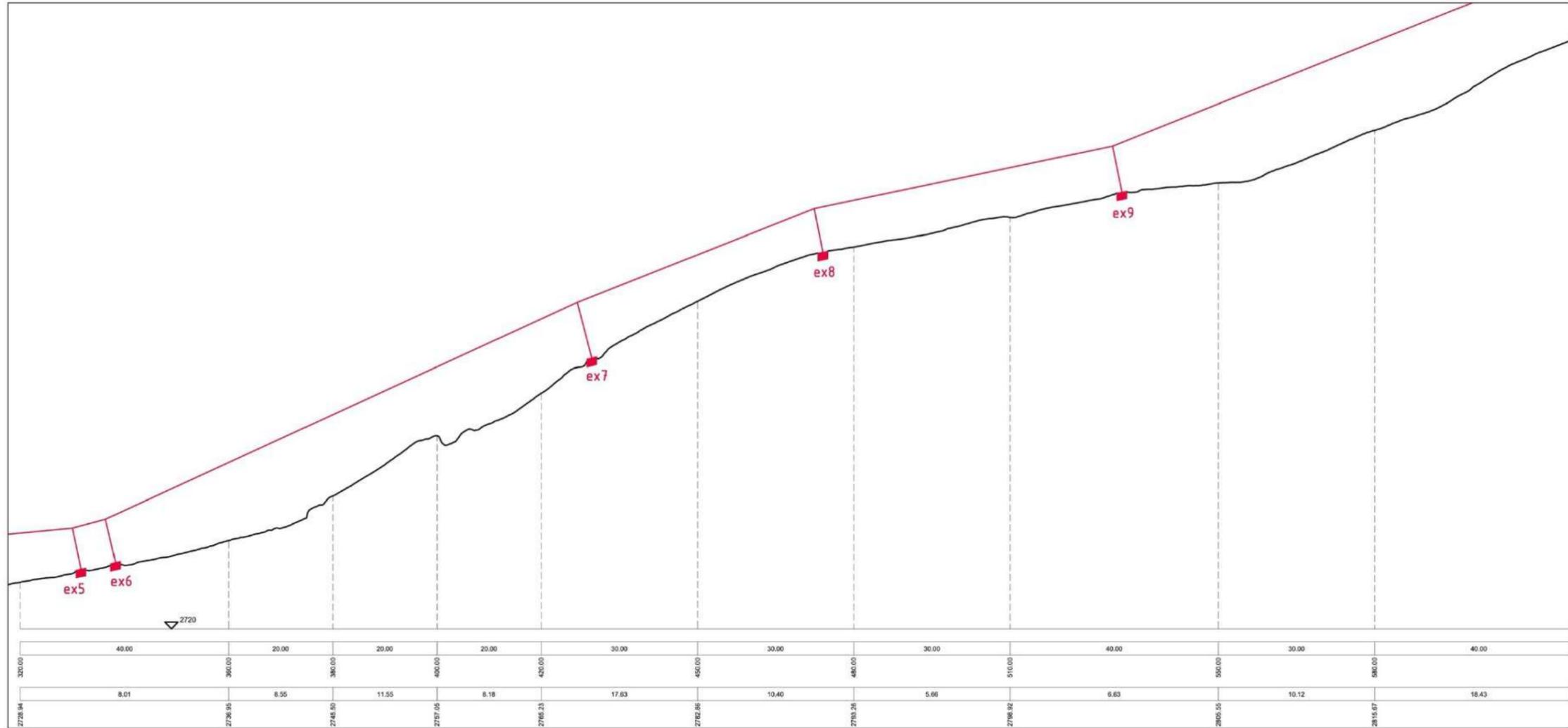


Tratto 1: Pianta e sezione della seggiovia esistente con profilo longitudinale del terreno (Stazione di valle - 4° sostegno)

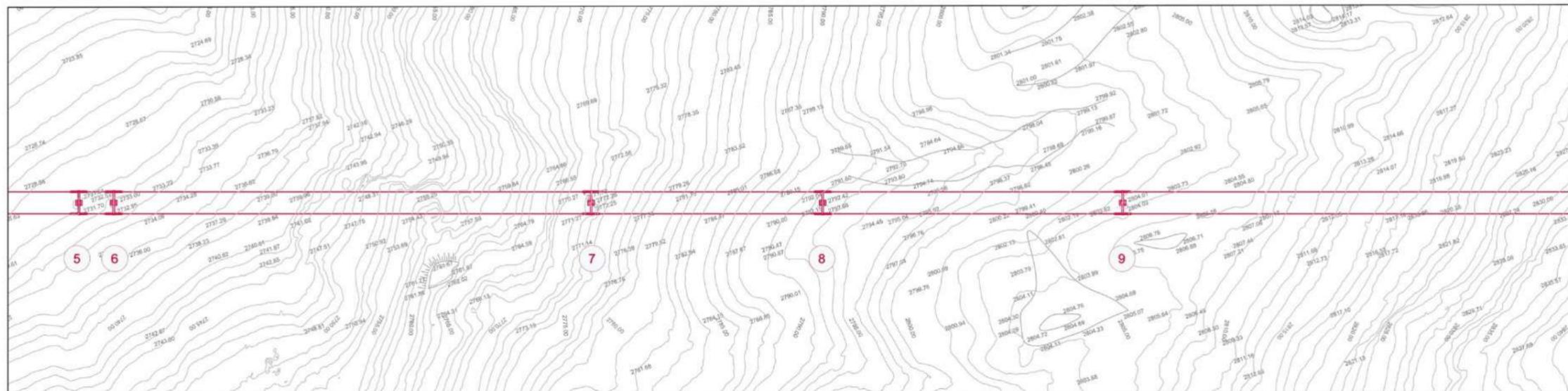
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 2: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA ESISTENTE



TRATTO 2: PIANTA

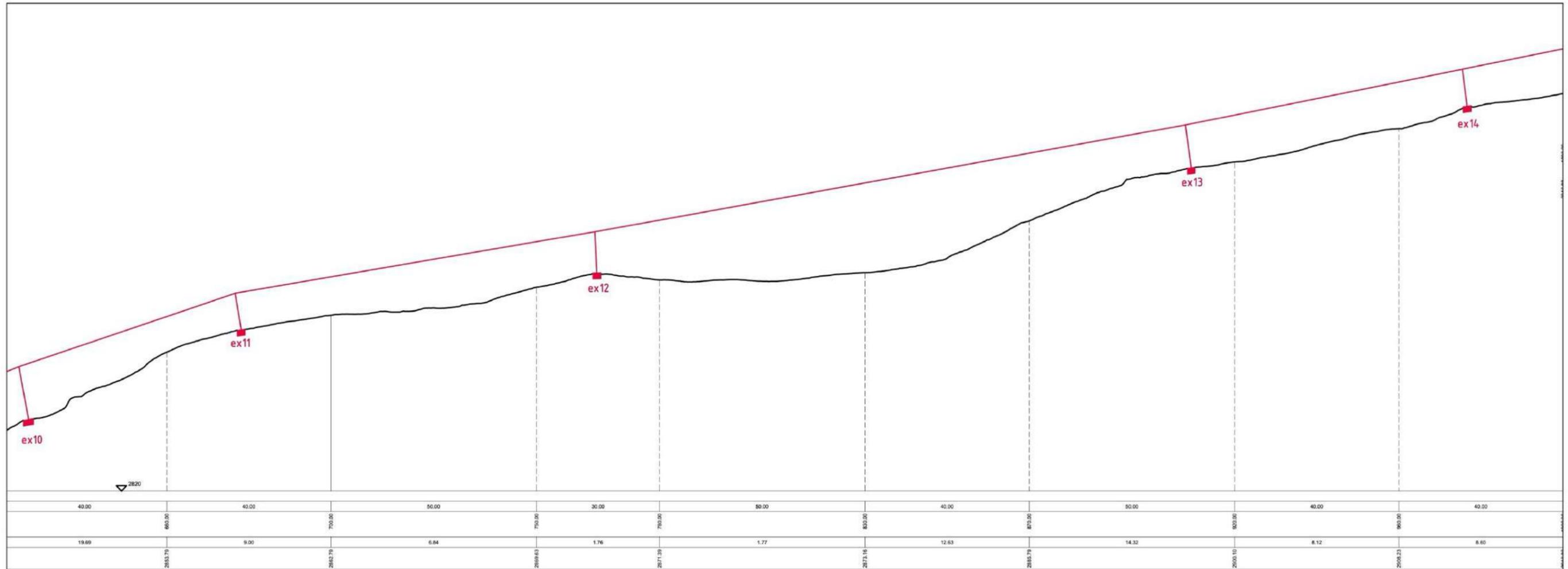


Tratto 2: Pianta e sezione della seggiovia esistente con profilo longitudinale del terreno (5° sostegno-9° sostegno)

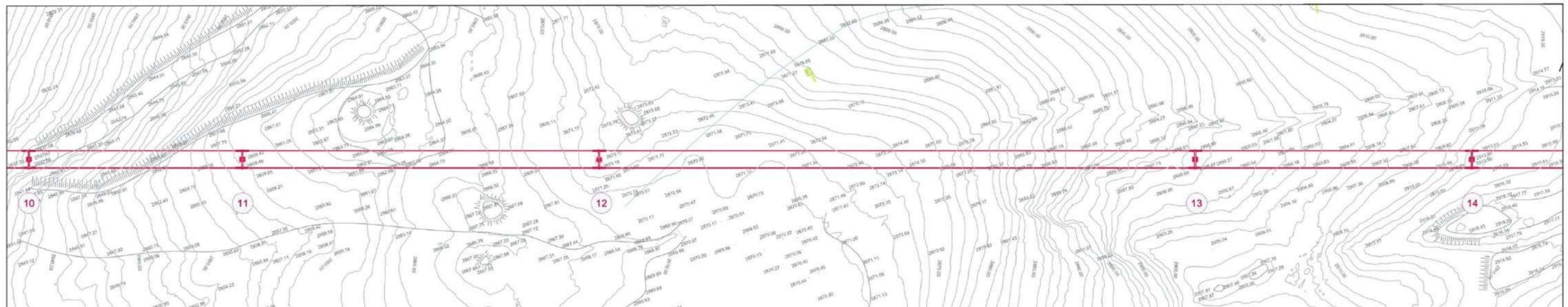
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Gillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 3: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA ESISTENTE



TRATTO 3: PIANTA

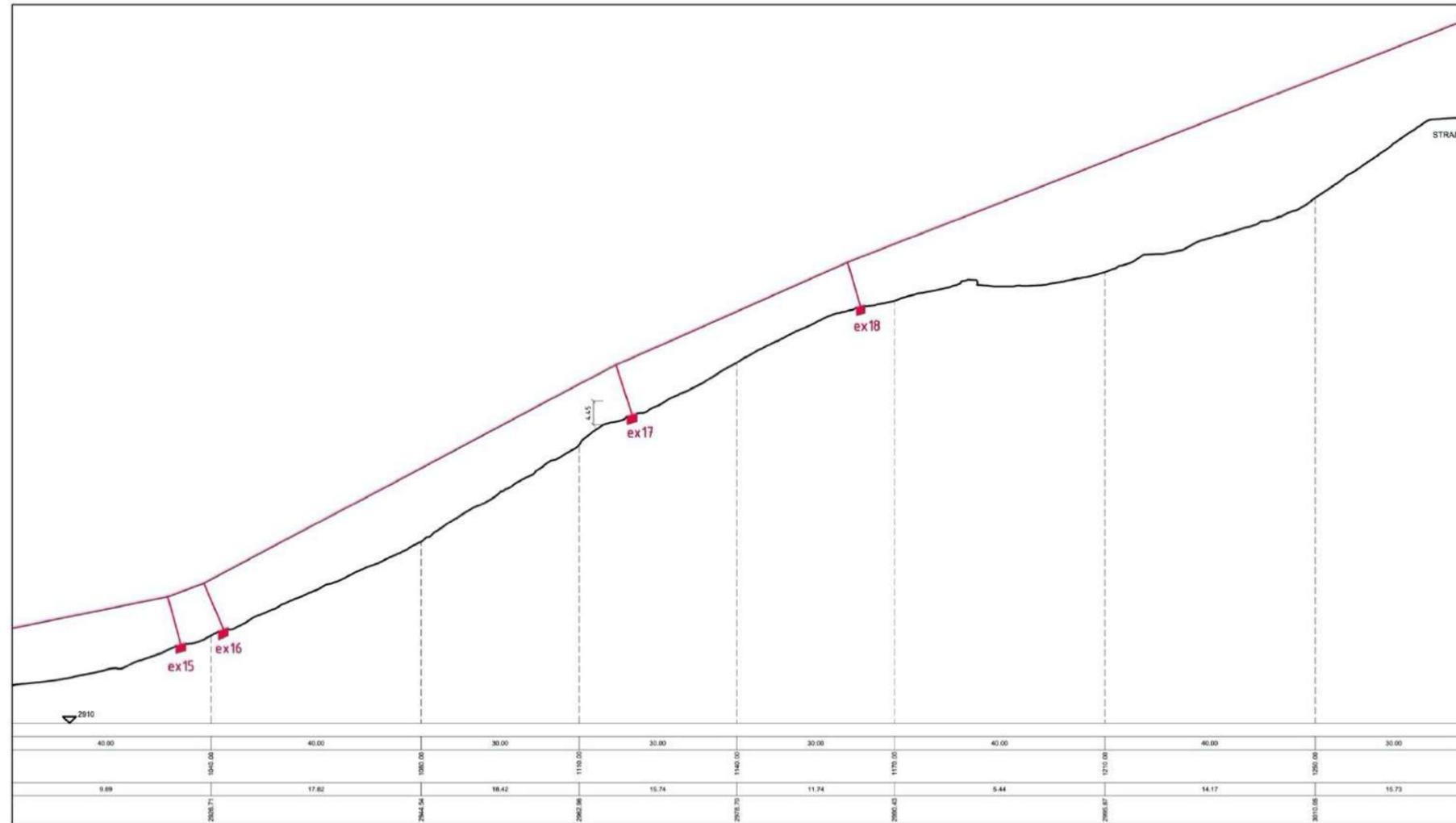


Tratto 3: Pianta e sezione della seggiovia esistente con profilo longitudinale del terreno (10° sostegno-14° sostegno)

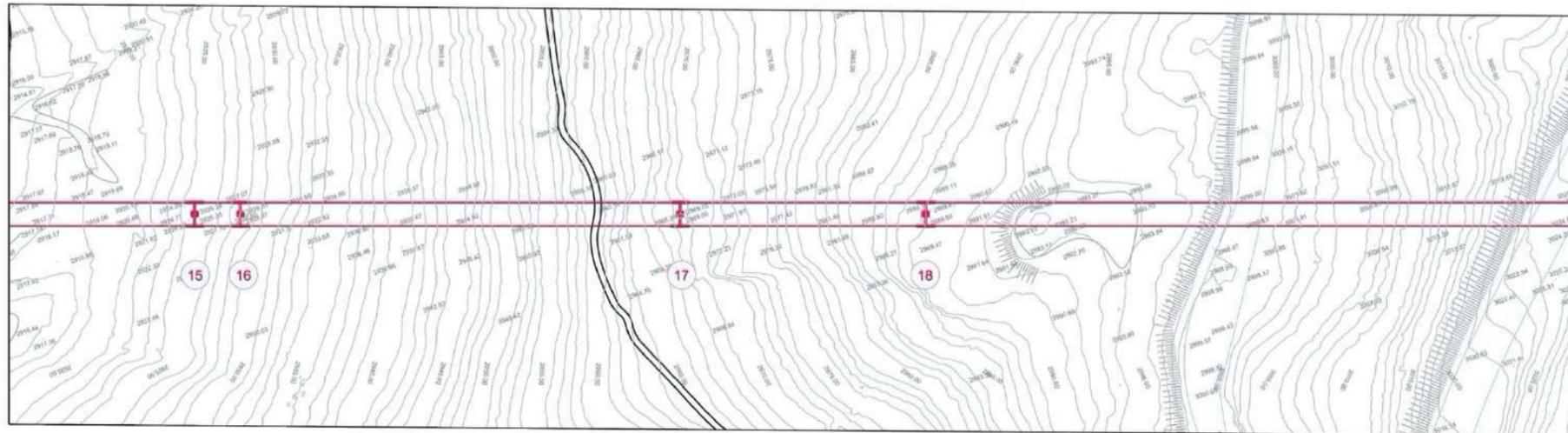
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 4: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA ESISTENTE



TRATTO 4: PIANTA

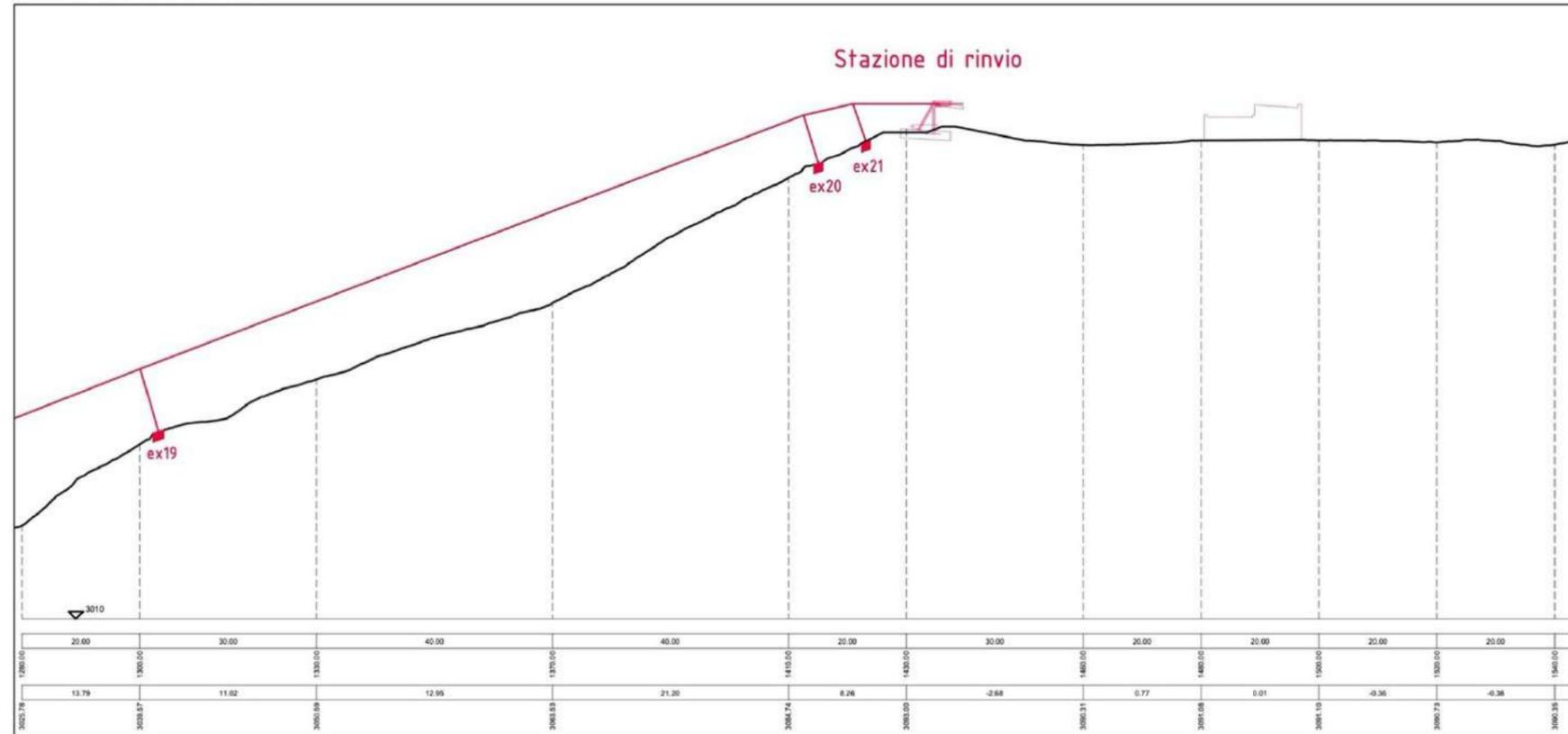


Tratto 4: Pianta e sezione della seggiovia esistente con profilo longitudinale del terreno (15° sostegno-18° sostegno)

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Gillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 5: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA ESISTENTE



TRATTO 5: PIANTA



Tratto 5: Pianta e sezione della seggiovia esistente con profilo longitudinale del terreno (19° sostegno-Stazione di rinvio a monte)

4. DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI PREVISTI

4.1 OPERA IN PROGETTO

Così come riportato nell'elaborato 1.1.1 - *Relazione tecnica generale*, a cui si rimanda per una più diffusa trattazione, la seggiovia esistente *Lago Goillet - Colle Superiore Cime Bianche* riveste una funzione rilevante all'interno del comprensorio sciistico di Breuil-Cervinia e di Valtournenche in quanto, consente la fruizione di una porzione del comprensorio caratterizzata da quote altimetriche elevate ed esposizione favorevole e pertanto tale da garantire un'offerta turistica elevata con buone garanzie di apertura per tutta la stagione invernale. Durante l'anno 2022 la pista n° 37, servita dall'impianto in esame è stata allargata e dotata di un impianto di innevamento programmato, con la finalità di aumentare la qualità e la disponibilità del servizio sciistico e l'attrattività per la clientela di tale zona della stazione.

La Cervino S.p.A. intende procedere alla sostituzione della linea esistente per i seguenti motivi:

- **L'impianto funiviario risulta ormai obsoleto in rapporto all'evoluzione della tecnologia costruttiva del settore:** la seggiovia ad ammorsamento permanente attualmente esistente, costruita nel 1988 dalla ditta Leitner, è stata sottoposta alle revisioni generali del 2003 e del 2018 (con scadenza prorogata al 2022 ai sensi delle norme specifiche di settore) e, sempre ai sensi delle norme specifiche di settore, dovrà essere sottoposta a nuova revisione generale entro il 2028 per la scadenza di vita tecnica;
- **L'impianto attuale risulta poco confortevole e poco appetibile in confronto con gli altri impianti del comprensorio:** il tracciato dell'impianto è caratterizzato da una lunghezza considerevole se rapportata alla tipologia di impianto esistente e da temperature generalmente molto rigide, sia in virtù della quota elevata sia a causa della ridotta esposizione solare; Inoltre l'impianto ha una modesta velocità di esercizio attualmente pari a 2,3 m/s e conseguentemente presenta elevati tempi di percorrenza;
- **C'è la necessità di incrementare la capacità di trasporto dell'impianto:** attualmente la seggiovia ha una capacità pari a 1598 p/h, sebbene allo stato attuale non si riscontrino criticità dovute a una insufficiente portata oraria, è ragionevole ritenere che con i miglioramenti apportati alla pista n° 37 e con la sostituzione dell'impianto e l'installazione di un impianto caratterizzato da maggiore comfort e minori tempi di percorrenza si avrà un significativo incremento di frequentazione della zona servita dal tracciato in esame, che renderà da un lato necessario l'incremento di capacità di trasporto previsto con la sostituzione della seggiovia e dall'altro permetterà una migliore distribuzione della clientela sull'intero comprensorio;
- **La seggiovia ad ammorsamento permanente è una tipologia di impianto poco adatta al contesto in esame:** risulta come già menzionato scarsamente attrattiva per la clientela e in quanto, non consentendo il ricovero dei veicoli al termine del servizio giornaliero, è soggetta a frequenti danneggiamenti dei veicoli stessi per effetto delle

condizioni meteorologiche avverse e del vento, aspetti particolarmente critici considerata la quota e la morfologia dell'area in cui è sito l'impianto in esame.

4.2 SCELTE PROGETTUALI DELL'OPERA

La descrizione delle scelte progettuali dell'opera è assunta in forma sintetica dall'elaborato di progetto 1.1.1 - *Relazione tecnica generale*, cui si rimanda per una più diffusa trattazione.

4.2.1 NUOVA SEGGIOVIA ESPOSTO

La Cervino S.p.A. intende sostituire l'impianto esistente con una **seggiovia esposto ad ammorsamento automatico con veicoli carenati** in quanto si è giudicato che tale impianto risponda a tutti i requisiti necessari.

I veicoli avranno la **possibilità di chiusura della capote**, per consentire ai passeggeri di ripararsi dalle avverse condizioni atmosferiche e del freddo, fattori estremamente rilevanti alle quote in esame.

I veicoli ad ammorsamento automatico, alla fine del servizio giornaliero, potranno essere ricoverati nel **magazzino veicoli posto a valle** al fine di preservarli dalle intemperie e dai danneggiamenti conseguenti.

4.2.2 IMPIANTO FUNIVIARIO

Il nuovo impianto funiviario avrà le seguenti caratteristiche:

- **impianto sci ai piedi** che permette quindi agli utenti di risalire senza il fastidio, con relativa perdita di tempo, di togliere e ricalzare gli sci;
- **alta portata oraria**, 2.400 p/h, per eliminare i tempi di attesa dei clienti anche tenendo conto della probabile incrementata fruizione dell'area servita dall'impianto;
- **elevata velocità di percorrenza in linea** (5,0 m/s), per limitare i tempi di permanenza dei passeggeri in linea e garantire loro un rapido trasferimento da un comprensorio all'altro e un'elevata capacità di ricircolo;
- **velocità ridotta nelle stazioni** (1,0 m/s), per migliorare il comfort degli utenti nelle fasi di imbarco e sbarco dai veicoli;

Il nuovo impianto, destinato al trasporto di soli sciatori con sci ai piedi sul ramo di salita, avrà **linea coincidente con quella dell'esistente seggiovia** ad ammorsamento permanente e **non comporta alcuna variazione del tracciato delle piste** adducenti e servite dall'impianto.

Si riportano di seguito i **dati tecnici** dell'impianto:

Stazione motrice-tenditrice:	a valle
Stazione di rinvio:	a monte
Ubicazione del magazzino dei veicoli:	a valle
Senso di marcia:	orario
Quota stazione motrice di valle:	2.691 m
Quota stazione rinvio e tensione di monte:	3.090 m

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

Lunghezza orizzontale fra gli ingressi di stazione:	1.390 m
Dislivello fra gli ingressi di stazione:	401 m
Lunghezza sviluppata dalla linea:	1456 m
Pendenza media fra le stazioni:	38,86 %
Pendenza massima della fune (campata n° 11):	58,50%
Capienza di ciascun veicolo:	6 persone
Intervallo nelle partenze:	9,0 s
Potenzialità massima di trasporto:	2.400 persone/ora
Velocità massima di esercizio:	5,0 m/s
Equidistanza fra i veicoli in linea:	45 m
Tempo di percorrenza fra gli ingressi stazione:	4'51"
Numero max veicoli in linea per ramo:	33
Numero totale di veicoli:	69
Diametro della fune portante traente:	48 mm
Massa lineare della fune:	8,96 kg/m
Massa del veicolo vuoto:	737 kg
Massa del veicolo carico:	1217 kg
Azione del dispositivo di tensione idraulico:	500 kN
Velocità massima con azionamento principale:	5,0 m/s
Velocità massima con azionamento di riserva	2,5 m/s
Velocità massima con azionamento di recupero:	1,0 m/s
Potenza teorica di calcolo a regime:	506 kW
Potenza teorica di calcolo in avviamento:	642 kW
Potenza del motore elettrico principale:	630 kW
Potenza del motore diesel di recupero:	180 kW
Intervia in linea e nelle stazioni:	6,40 m
Numero complessivo dei sostegni:	14
Numero dei sostegni di appoggio:	10
Numero dei sostegni a doppio effetto:	1
Numero dei sostegni di ritenuta:	3
Numero complessivo dei rulli:	250

4.2.3 STAZIONE DI VALLE E STAZIONE DI MONTE

La **stazione di valle**, posta a quota 2.691 m, sarà composta da:

- Stazione funiviaria

La stazione sarà costituita essenzialmente da un rigido telaio in carpenteria metallica, sopportante l'argano motore e i gruppi di sincronizzazione con relative passerelle di controllo e manutenzione, il carrello di tensione, la coppia di cilindri idraulici a compressione, le rotaie del giro stazione, e tutta la copertura e i rivestimenti in pannelli di alluminio preverniciato.

La struttura sarà sopportata da una stele posteriore in c.a. alla quale sarà ancorata mediante tirafondi e da un pilastro anteriore in carpenteria metallica. Questa disposizione permette di avere spazi laterali liberi da ostacoli e rende quindi più agevole e sicuro l'imbarco dei viaggiatori.

Il dispositivo di tensione della fune portante - traente sarà del tipo idraulico costituito da una slitta di tensione collegato a cilindri idraulici che sono fissati tramite giunti sferici al telaio del carrello e alla trave principale longitudinale della struttura di stazione.

Opportuni fincorsa segnaleranno le posizioni estreme sia dei cilindri idraulici che della slitta di tensione.

La copertura della stazione di valle sarà realizzata con pannelli in alluminio preverniciato con finitura opaca dai toni spenti di colore RAL 7006 grigio-marrone, tonalità affine all'aspetto del paesaggio circostante.

- *Cabina di comando*

La cabina di comando con le apparecchiature elettriche di azionamento e controllo è prevista posteriormente alla stazione e a fianco del tappeto di allineamento degli sciatori per avere così un maggior controllo delle fasi d'imbarco degli sciatori. A lato della cabina ci sarà un locale per il gruppo elettrogeno. I muri in c.a. della cabina di comando e dei locali tecnici della stazione di valle verranno rivestiti con pannelli metallici con la superficie in vista formata da lamiere grecate di colore RAL 7013, mentre la struttura più alta ospitante il magazzino di ricovero delle seggiole è prevista con rivestimento sempre in pannelli metallici ma di colore RAL 7006, stessa tonalità della stazione.

- *Magazzino per veicoli*

Il magazzino è previsto lateralmente e parallelamente alla stazione così da garantire un semplice ed immediato ricovero delle seggiole; esso sarà parzialmente interrato nel pendio esistente così da presentare in vista la sola parte rivolta verso la stazione. Una porzione del magazzino sarà destinata all'alloggiamento dei compressori e a deposito di materiale vario.

Le rotaie per il ricovero dei veicoli saranno sospese alla soletta di copertura del magazzino; esse saranno costituite da un anello con i binari in pendenza, la movimentazione delle seggiole sarà completamente automatica, operata dai convogliatori a pneumatici inseriti nelle curve iniziali e in quelle terminali. Nella zona anteriore del magazzino è prevista la pedana di manutenzione servita da un binario per il ricovero anche del carrello di manutenzione.

Il collegamento con il giro stazione sarà realizzato tramite una rotaia orizzontale provvista di appositi scambi, con una copertura simile a quella della stazione; le operazioni di ricovero serale saranno fatte con l'impianto a marcia "avanti" mentre l'operazione di inserimento in linea saranno fatte a marcia "indietro".

La fornitura dell'energia elettrica in bassa tensione della stazione di valle avverrà tramite installazione di un nuovo quadro in bassa tensione nella vicina cabina elettrica Pousset (previa verifica ed eventuale adeguamento della medesima) e linea elettrica interrata in BT fra tale cabina e i locali del nuovo impianto.

La **stazione di monte**, posta a quota 3.090 m, sarà composta da:

- *Stazione funiviaria*

la stazione funiviaria di monte sarà di semplice rinvio, con copertura ad altezza d'uomo dei meccanismi così da garantire sicure e complete operazioni di manutenzione e

controlli da parte del personale. Per la sistemazione della stazione di monte non sono necessari rilevanti movimenti di terreno ma solo adattamenti e allargamenti del piano stazione dato che il terreno si presta favorevolmente, per conformazione e per pendenza, ad essere destinato a pista di allontanamento degli sciatori. Il senso di marcia dell'impianto sarà "orario" e, pertanto, la cabina di comando sarà sul lato sinistro guardando monte e posizionata a fianco dello sbarco longitudinale degli sciatori. La copertura della stazione di monte, come quella di valle, sarà realizzata con pannelli in alluminio preverniciato con finitura opaca dai toni spenti di colore RAL 7006 grigio-marrone, tonalità affine all'aspetto del paesaggio circostante.

- Locale di controllo

il locale di controllo, posto a lato della zona di sbarco dei passeggeri, sarà realizzato in muratura/carpenteria metallica rivestita in pannelli di lamiera coibentata. Nel locale sarà alloggiato il quadro di sicurezza della stazione di rinvio. La cabina di comando della stazione di monte, unico elemento architettonico presente presso la stazione terminale, sarà realizzata in c.a. e rivestita con pannelli metallici con la superficie in vista formata da lamiere grecate di colore RAL 7006, con i serramenti e le imbotti di colore RAL 7013.

4.3 DATI A CONFRONTO TRA LO STATO DI FATTO E IL PROGETTO

Dal confronto tra la situazione esistente e di progetto, così come rilevabile dalla tabella riportata di seguito, emerge che **l'intervento in oggetto prevede:**

- mantenimento della **stessa lunghezza** della **linea** e della **stessa posizione** sia della **linea** che delle **stazioni** (di valle e di monte);
- **riduzione** numero **sostegni** (-33%);
- **riduzione** numero **veicoli** (-63,49%), con conseguente **aumento** relativa **equidistanza** (+200%);
- **miglioramento caratteristiche veicoli** sia in termini di numero di posti/veicolo (+100%), che di comfort (cupola protettiva).
- **incremento portata** (+50,19%);
- **incremento velocità** (+117,39%), con conseguente **riduzione tempo di percorrenza** (-61,20%);

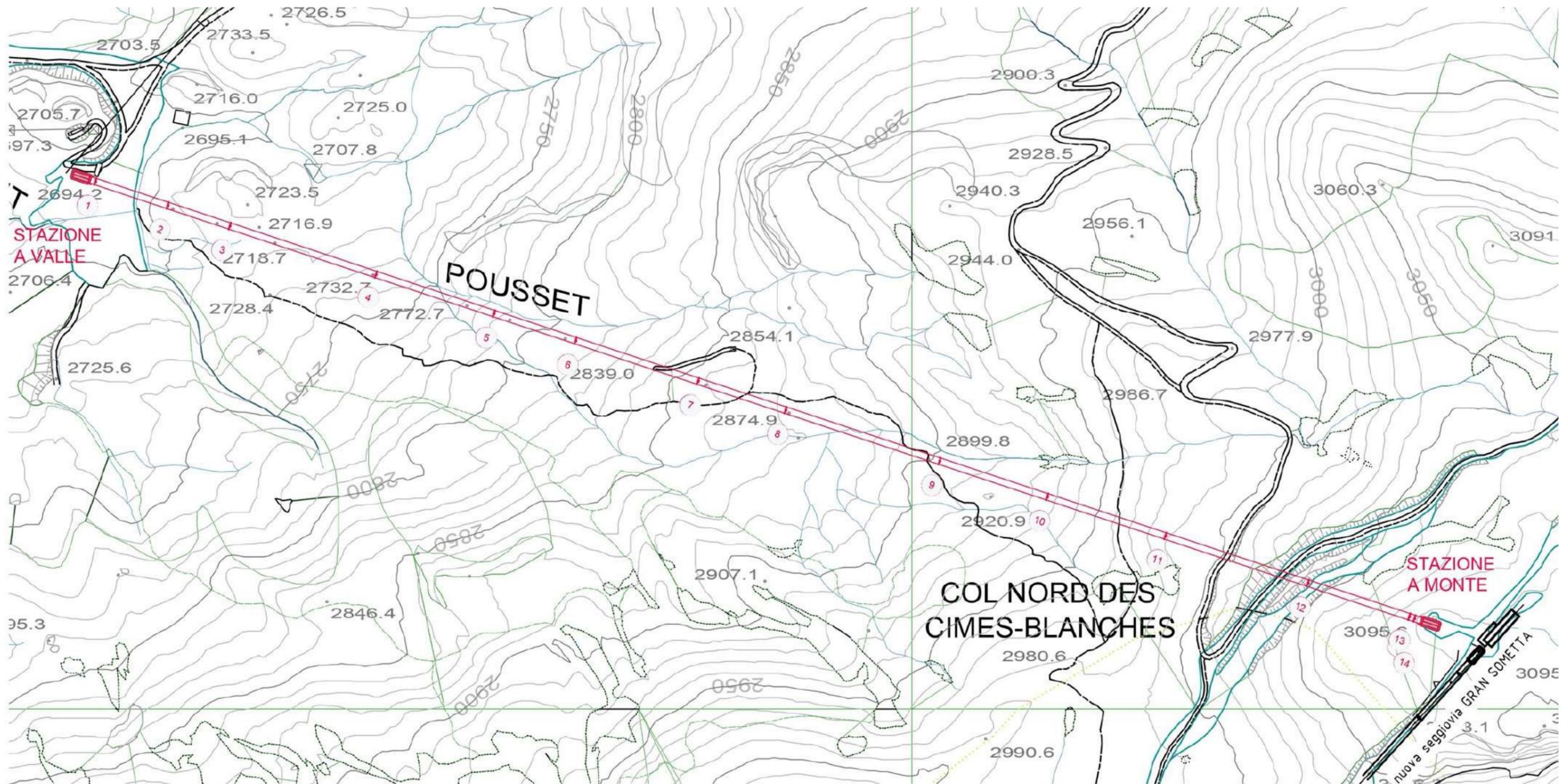
	Situazione esistente	Situazione di progetto
Lunghezza linea	1.471 m	<i>Invariata</i>
Posizione stazione di valle	2.691 m	<i>Invariata</i>
Posizione stazione di monte	3.090 m	<i>Invariata</i>
N° sostegni	21	14
N° veicoli	189	69
Tipologia veicoli	<i>Triposto senza cupola protettiva</i>	<i>Esposto con cupola protettiva</i>
Equidistanza tra veicoli in linea	15 mt.	45 mt.
Portata	1.598 p/h	2.400 p/h
Velocità impianto	2,3 m/s	5,0 m/s
Tempo di percorrenza	12' 30"	4' 51"

5. ELEMENTI PER LA VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA

5.1 SIMULAZIONE DELLO STATO DEI LUOGHI A SEGUITO DELLE REALIZZAZIONE DEL PROGETTO

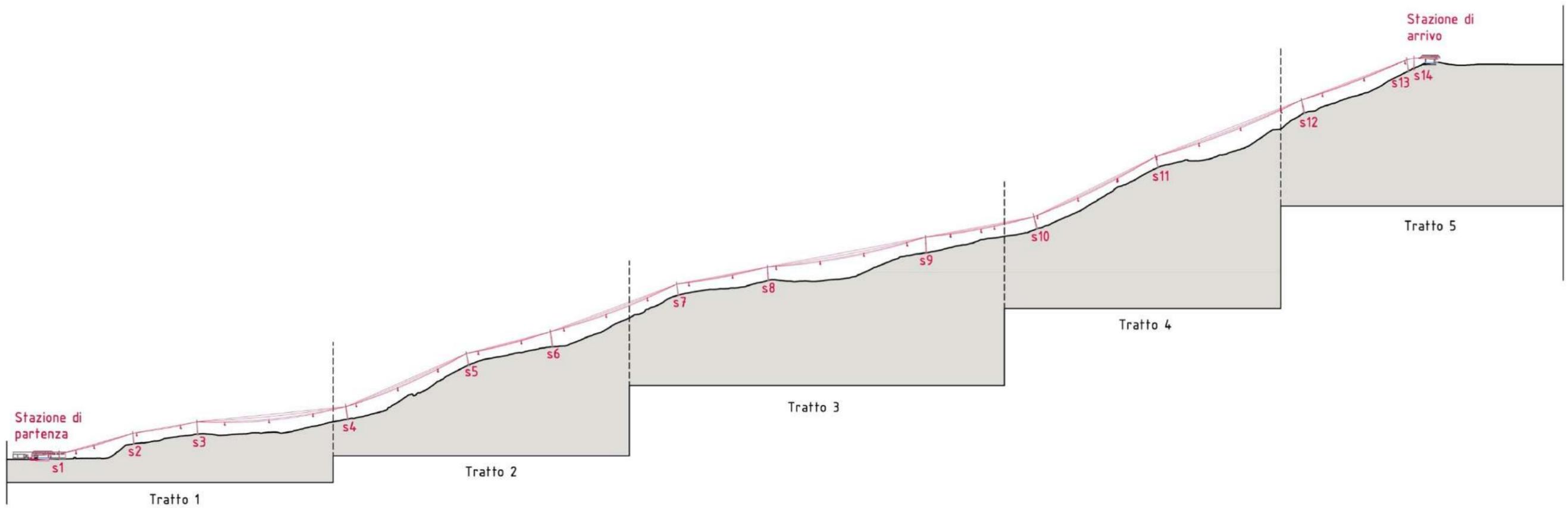
In questo capitolo si riporta una simulazione dello stato dei luoghi a seguito della realizzazione del progetto. In particolare si restituiscono planimetrie, sezioni, prospetti e fotoinserimenti che mettono in evidenza l'inserimento della nuova seggiovia "*Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche*" nel paesaggio circostante.

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli



Estratto CTR con individuazione della linea della seggiovia in progetto, della posizione dei 14 sostegni intermedi, della stazione di partenza a valle e di rinvio a monte

*Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli*

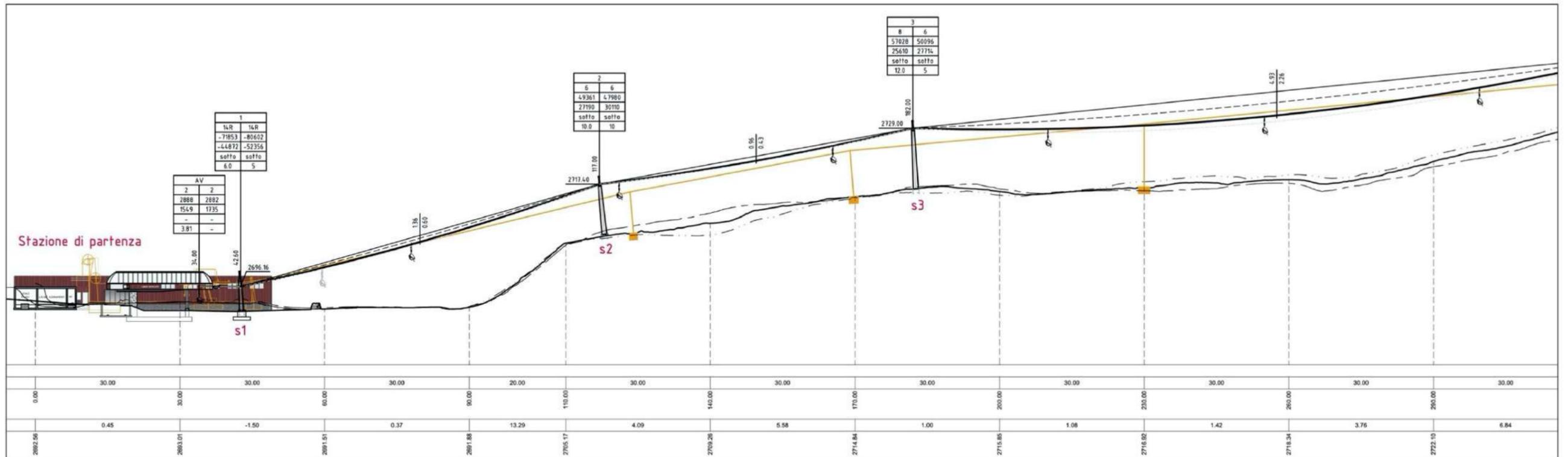


*Sezione longitudinale della seggiovia di progetto con indicazione dei 14 sostegni intermedi,
della stazione di partenza a valle e di arrivo a monte*

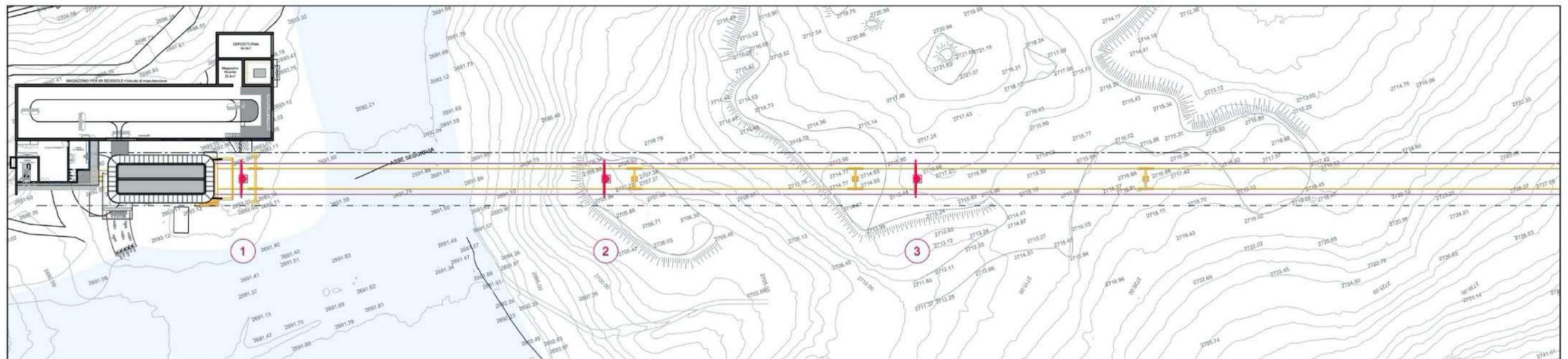
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 1: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA DI PROGETTO



TRATTO 1: PIANTA

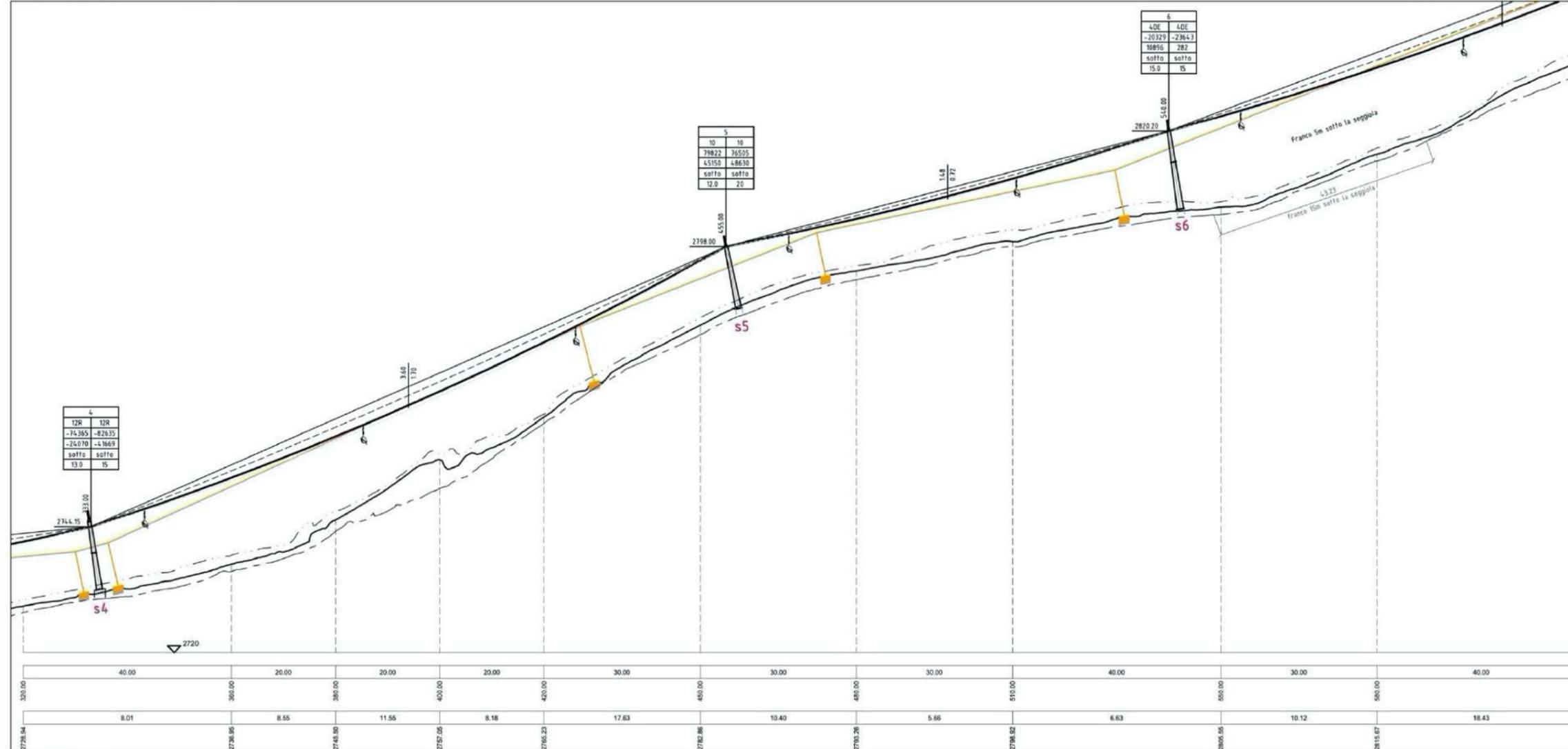


Tratto 1: Pianta e sezione della nuova seggiovia con profilo longitudinale del terreno (Stazione di valle - 3° sostegno) - In giallo la linea esistente

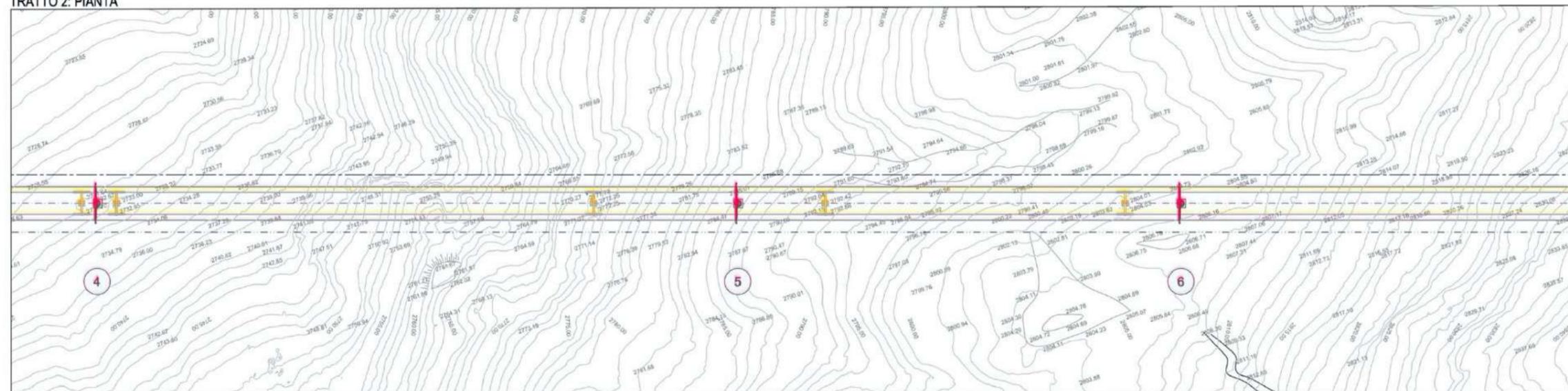
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 2: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA DI PROGETTO



TRATTO 2: PIANTA

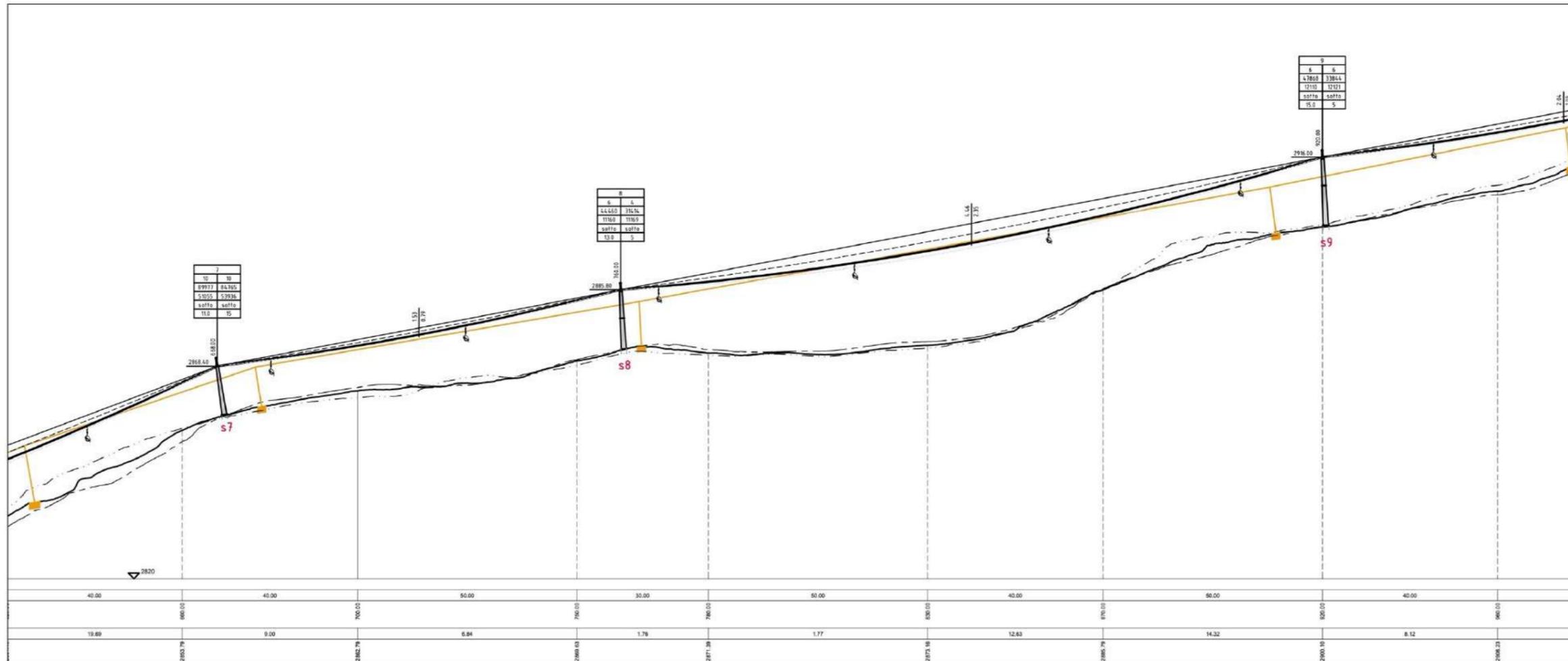


Tratto 2: Pianta e sezione della nuova seggiovia con profilo longitudinale del terreno (4° sostegno - 6° sostegno) - In giallo la linea esistente

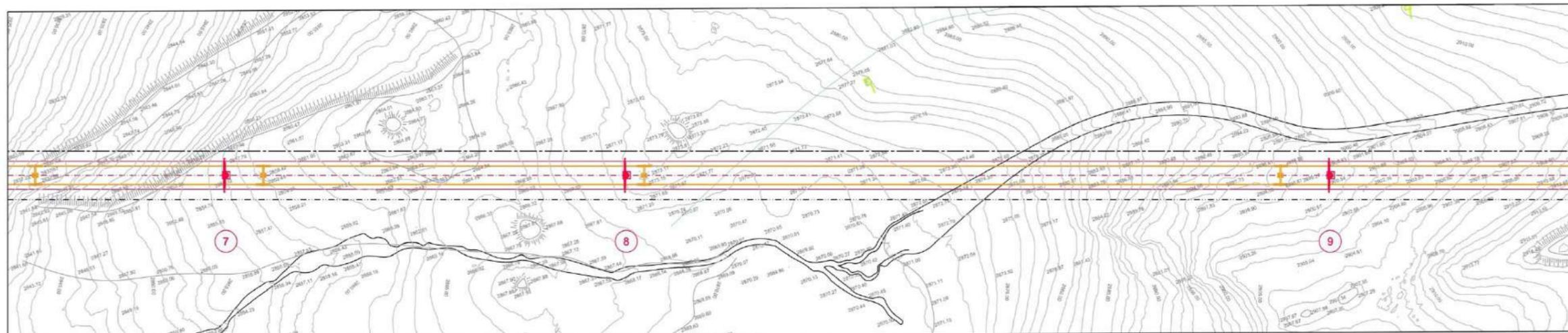
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
 con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 3: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA DI PROGETTO



TRATTO 3: PIANTA

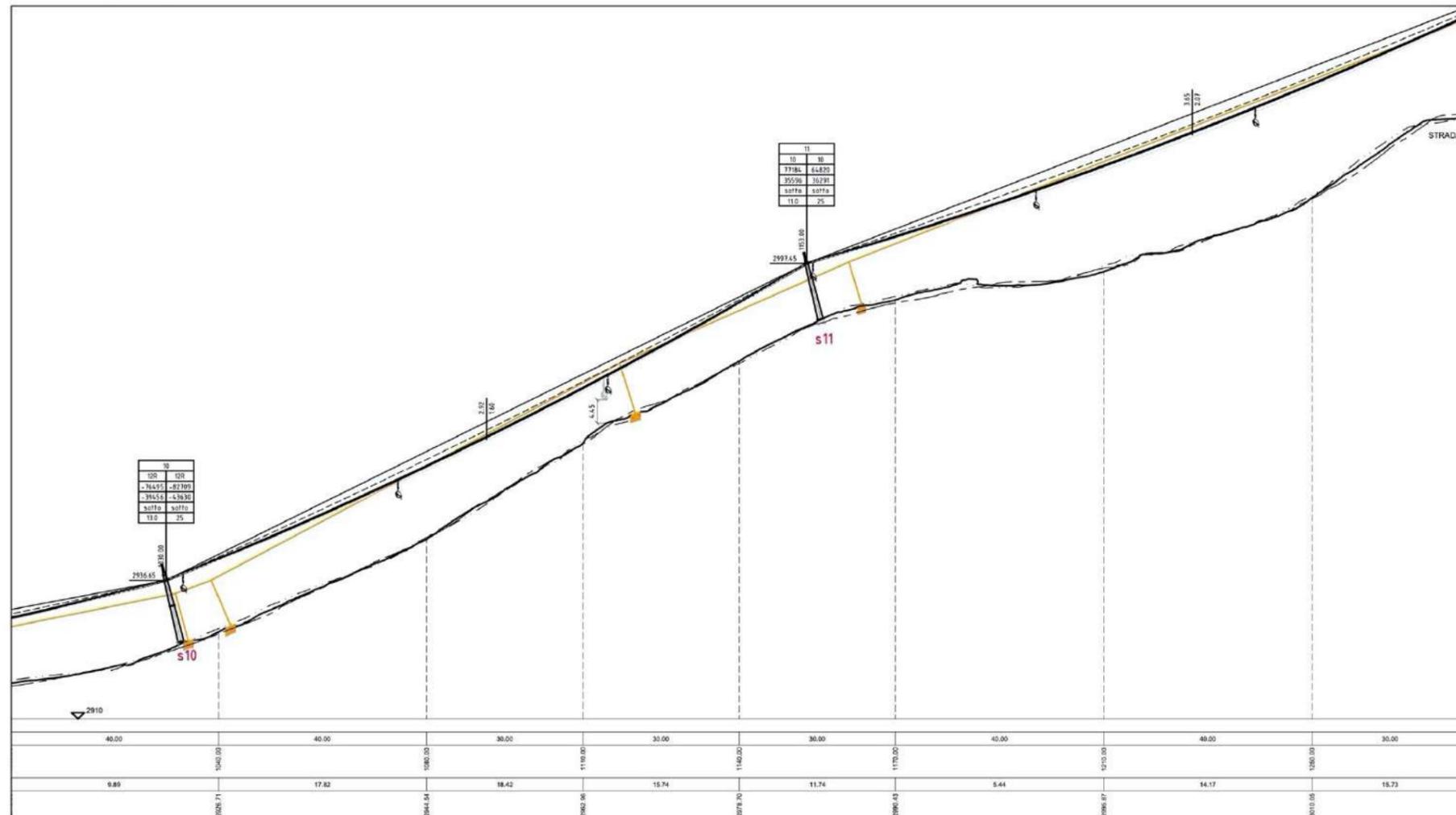


Tratto 3: Pianta e sezione della nuova seggiovia con profilo longitudinale del terreno (7° sostegno - 9° sostegno) - In giallo la linea esistente

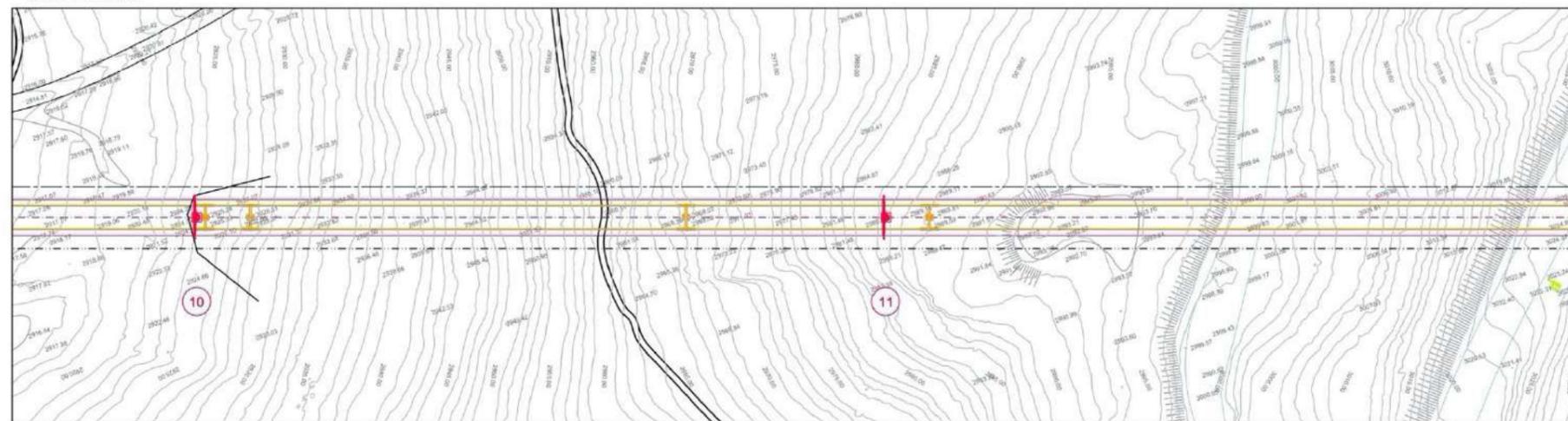
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
 con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 4: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA DI PROGETTO



TRATTO 4: PIANTA

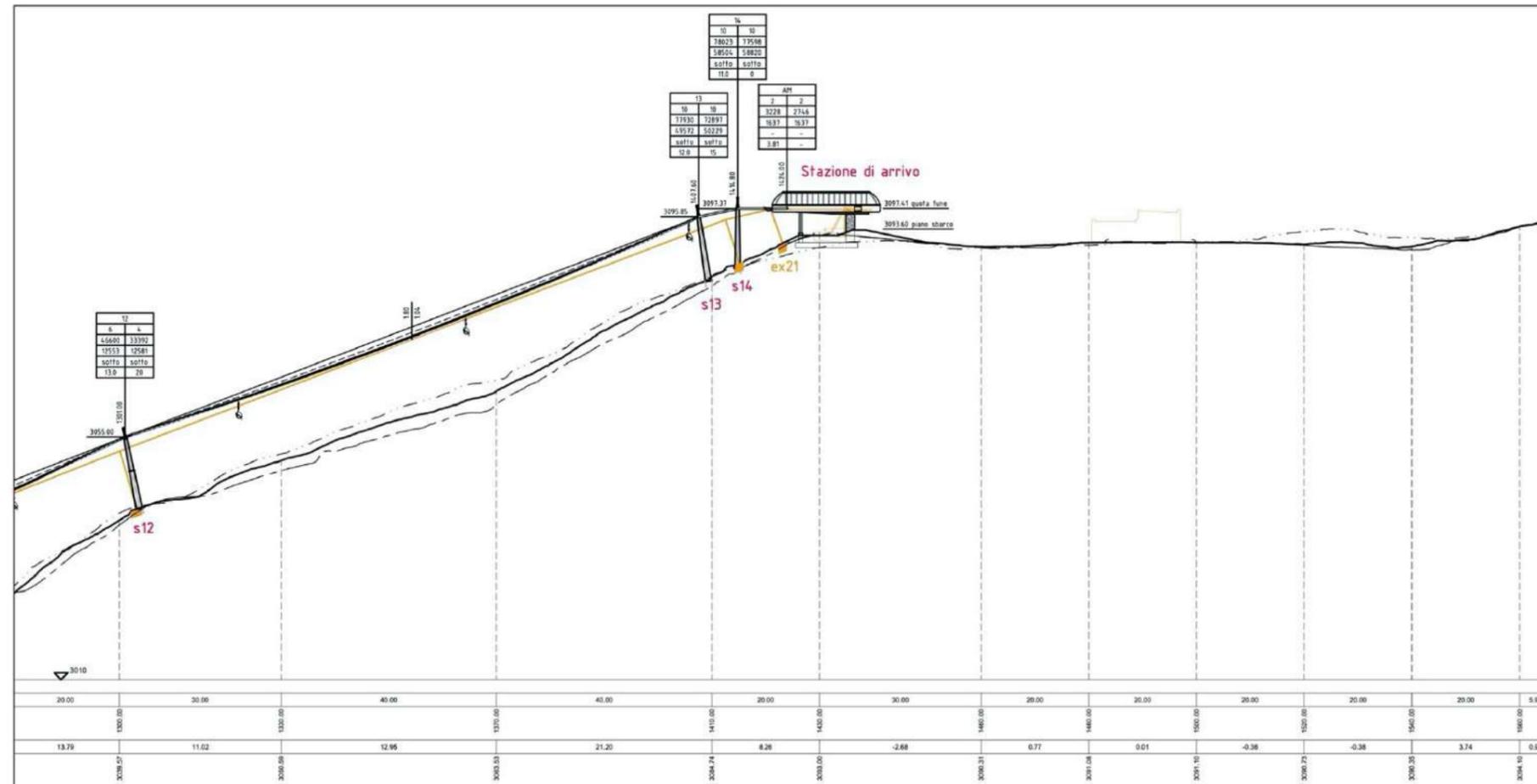


Tratto 4: Pianta e sezione della nuova seggiovia con profilo longitudinale del terreno (10° sostegno - 11° sostegno) - In giallo la linea esistente

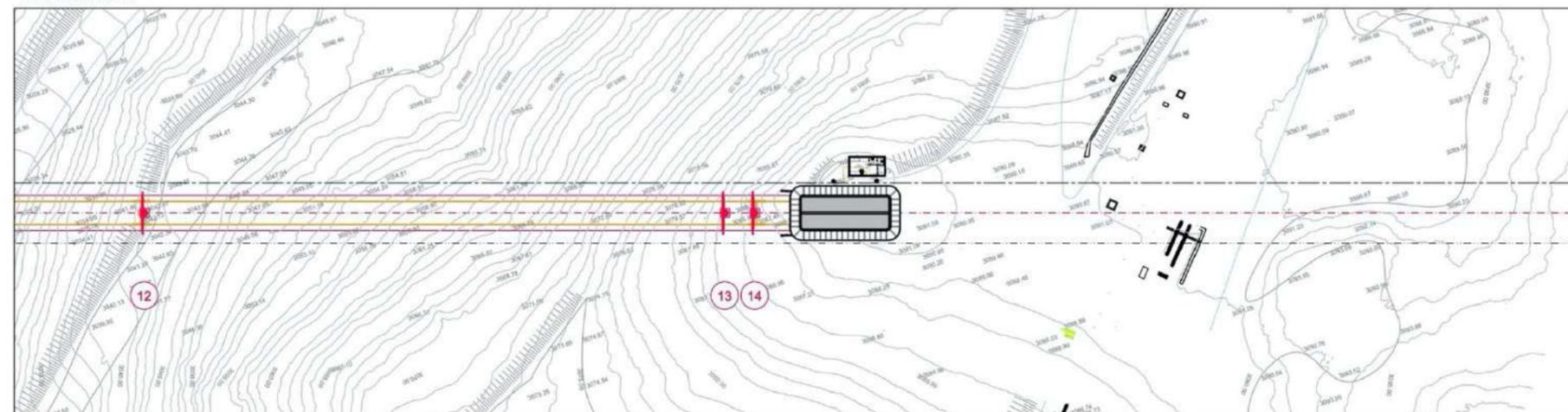
Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli

TRATTO 5: SEZIONE LONGITUDINALE

SEGGIOVIA DI PROGETTO

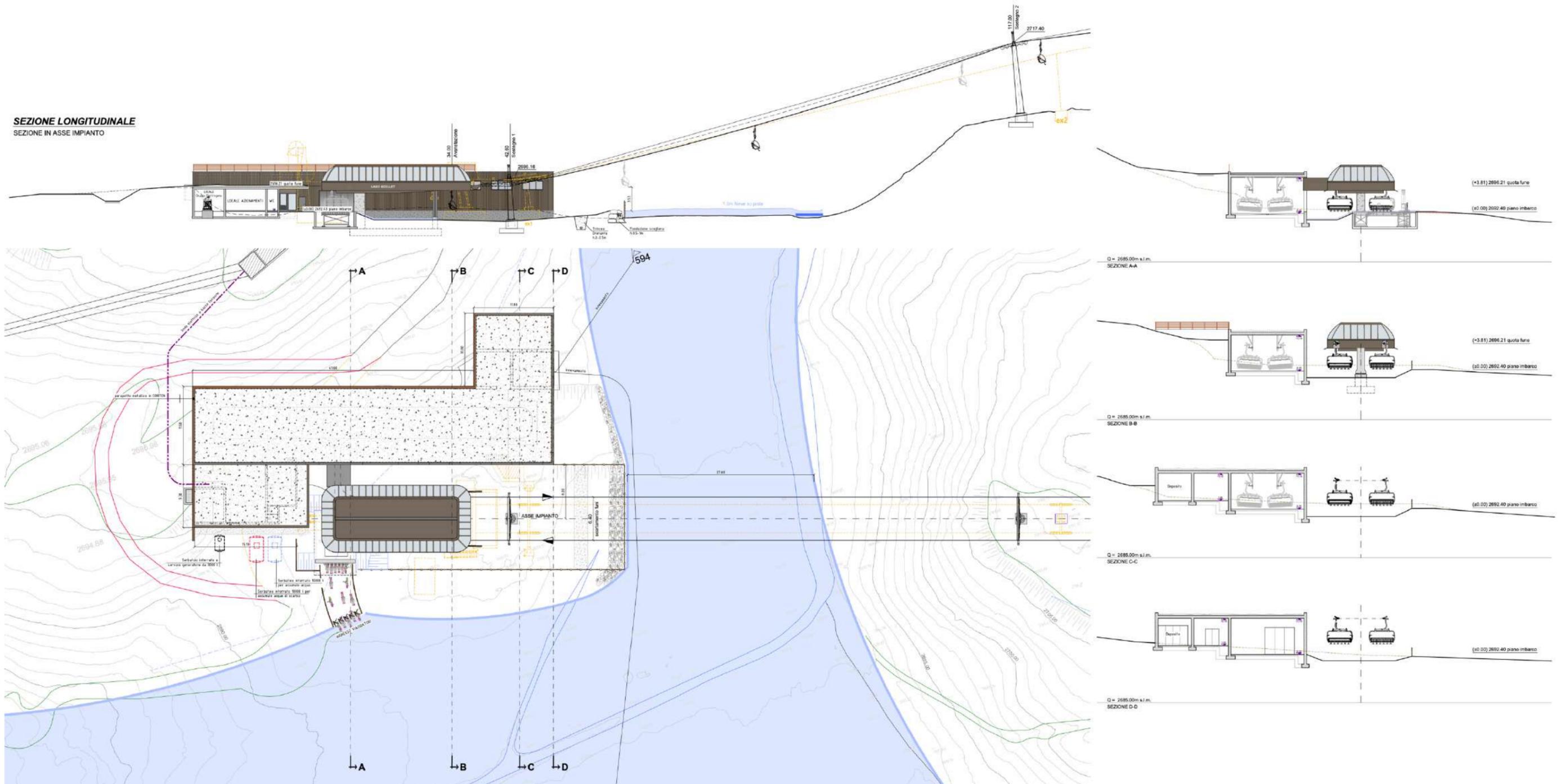


TRATTO 5: PIANTA



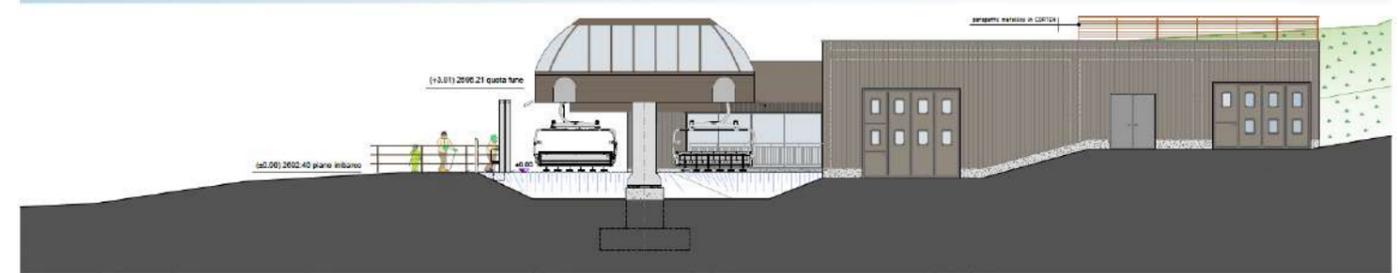
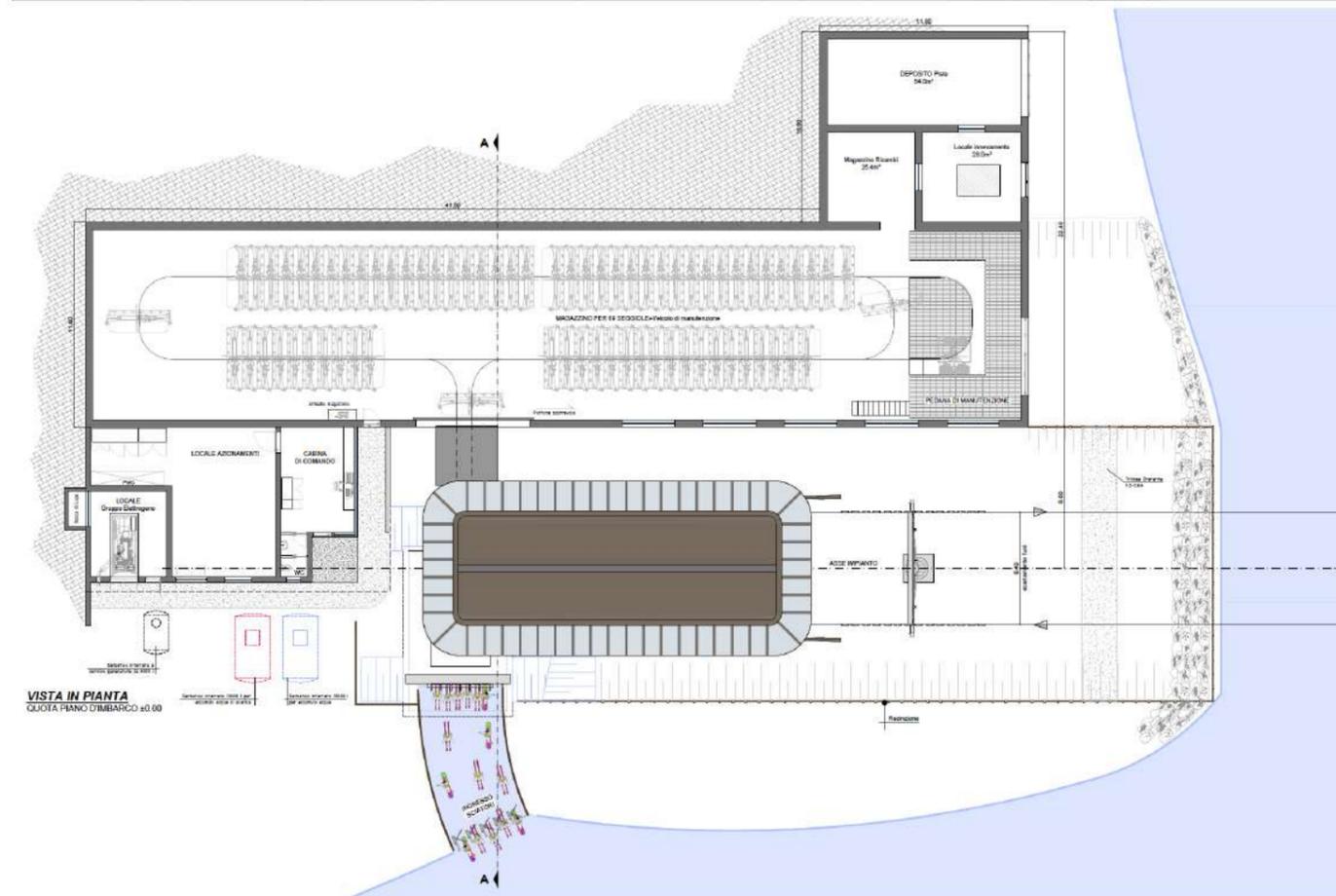
Tratto 5: Pianta e sezione della nuova seggiovia con profilo longitudinale del terreno (12° sostegno - Stazione di rinvio a monte) - In giallo la linea esistente

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli



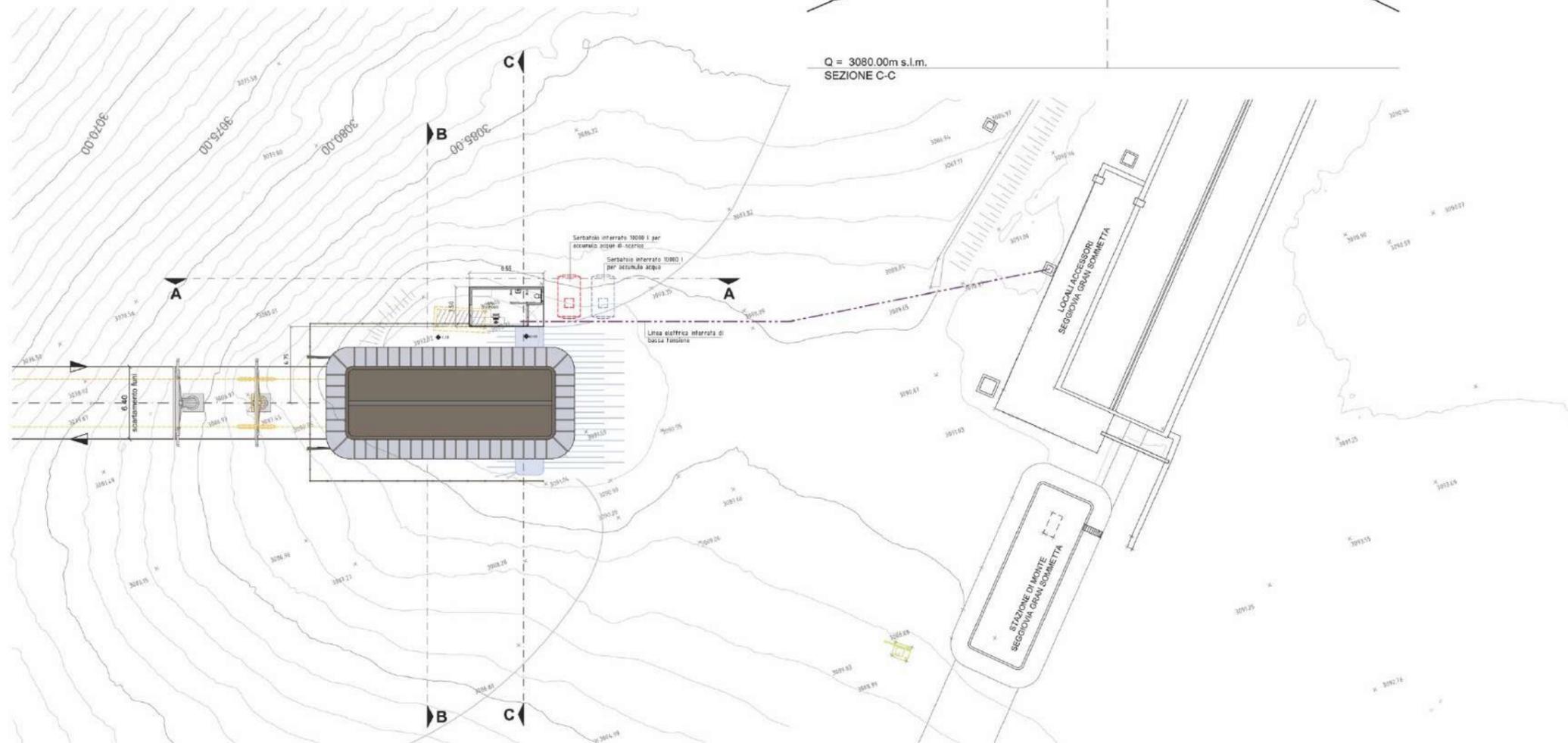
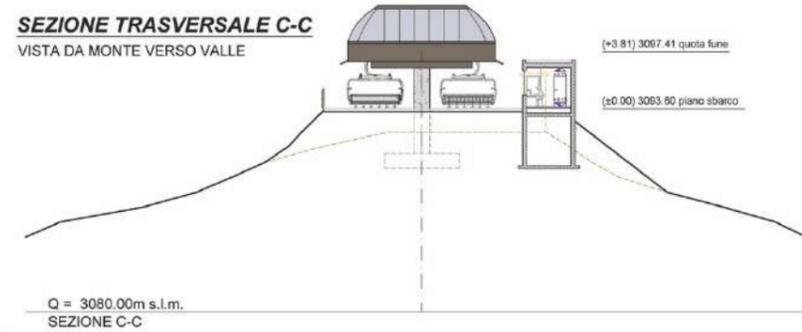
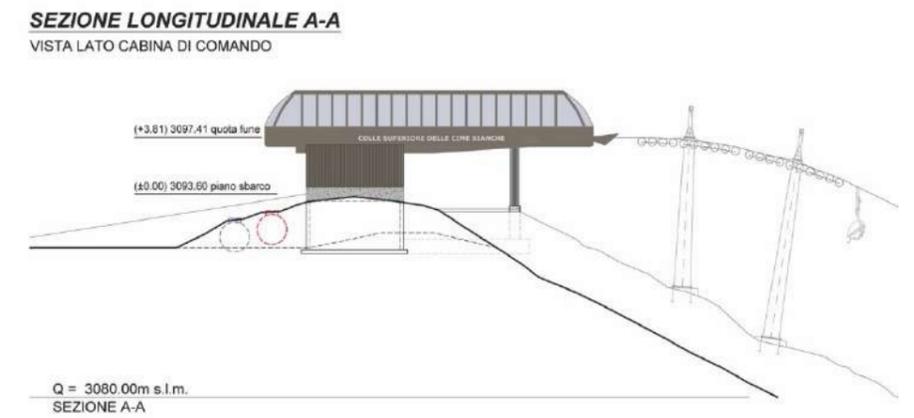
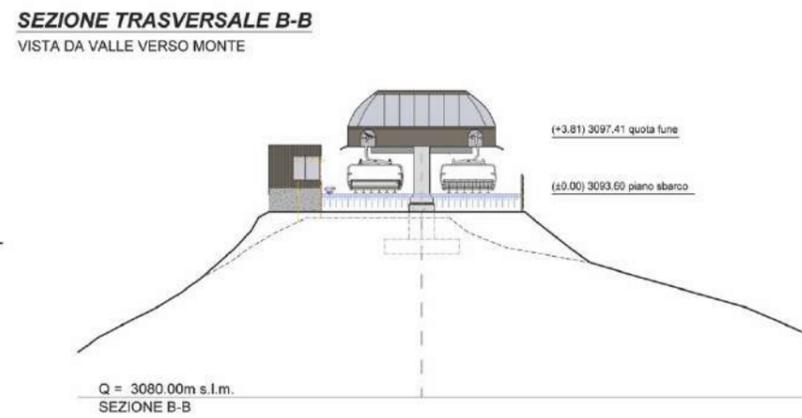
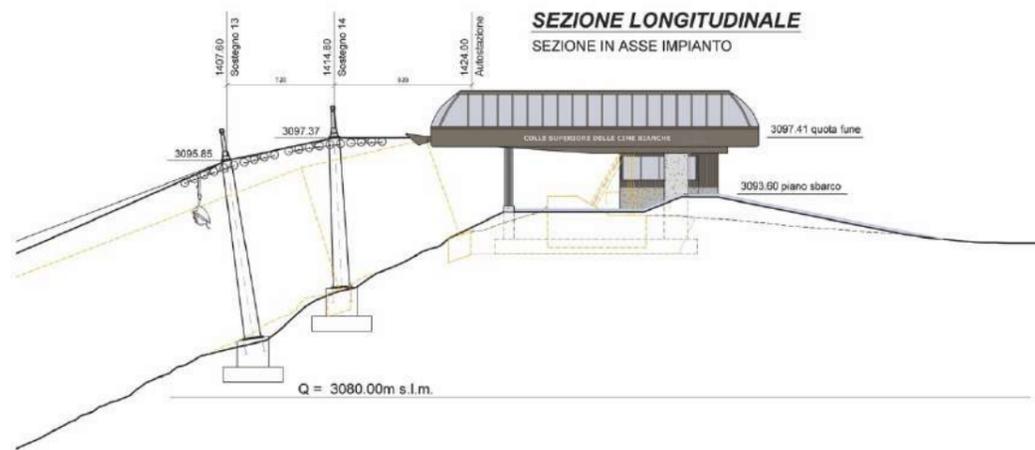
Pianta, sezioni trasversali e sezione longitudinale in corrispondenza dalla stazione di valle (di partenza)

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli



Pianta, sezioni e prospetti della stazione di valle (di partenza)

Sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet – Colle Superiore delle Cime Bianche"
con una nuova seggiovia 6 posti a collegamento temporaneo dei veicoli



Pianta, sezioni trasversali e sezioni longitudinali in corrispondenza dalla stazione di monte (di arrivo)



Stazione di Valle con Monte Cervino sullo sfondo - Stato di fatto



Stazione di Valle con Monte Cervino sullo sfondo - Foto inserimento del progetto



Stazione di Valle - Stato di fatto



Stazione di Valle - Foto inserimento del progetto



Stazione di Monte - Stato di fatto



Stazione di Monte - Foto inserimento del progetto

5.2 EFFETTI DELL'INTERVENTO

5.2.1 EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI

Relativamente agli effetti sulle componenti ambientali, si rimanda al capitolo 6 - “*Stima degli effetti e misure di mitigazione*” dello specifico elaborato di progetto 1.2.1 - “*Verifica di assoggettabilità a VIA*”.

5.2.2 EFFETTI SUL PAESAGGIO

L'analisi degli effetti sul paesaggio parte dall'individuazione dell'intervisibilità dell'intervento, quest'ultimo articolabile in:

- stazione di valle, magazzino veicoli e strutture annesse;
- stazione di monte e strutture annesse;
- linea dell'impianto (14 sostegni intermedi, linea aerea e veicoli).

La presente analisi, considerando le forme del terreno, consente di verificare da quali punti di vista l'intervento in oggetto risulti più o meno visibile.

L'analisi individua le “linee di vista” che si dipartono dal punto considerato e che raggiungono il suolo circostante interrompendosi, appunto, in corrispondenza delle asperità del terreno.

L'insieme dei punti sul suolo, dai quali il luogo considerato è visibile, costituisce il bacino visivo di quel luogo.

Per quanto riguarda l'impianto oggetto di intervento, il **bacino visivo potenziale** individuato si articola:

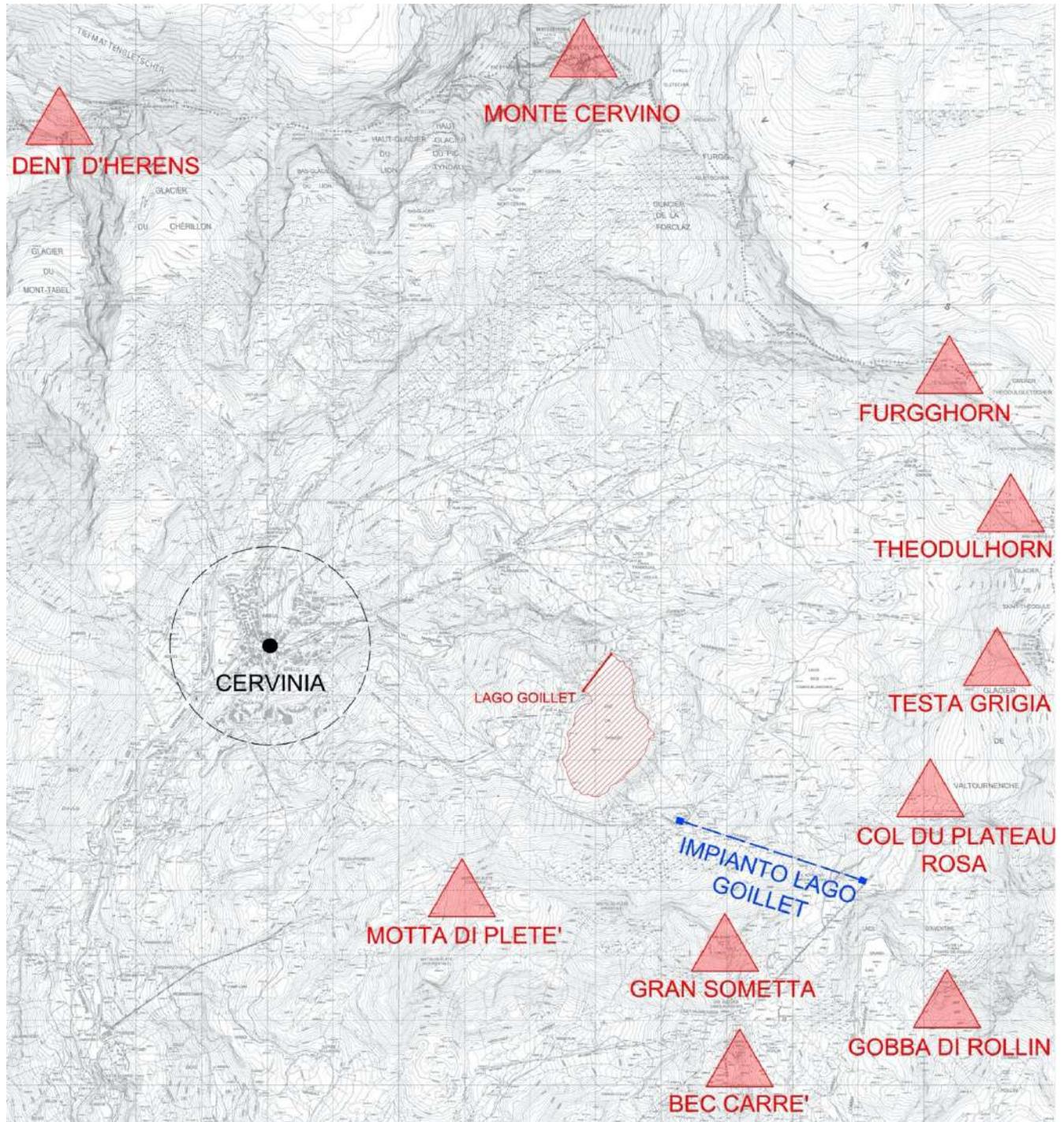
- nei **punti di vista statici**, tra cui:
 - *la cima del Dent d'Hérens;*
 - *il Monte Cervino;*
 - *il Furgghorn (Tête du Breuil);*
 - *il Theodulhorn;*
 - *la Testa Grigia;*
 - *la Gobba di Rollin;*
 - *il Col du Plateau Rose;*
 - *il Gran Sometta;*
 - *il Motta di Pleté;*
 - *il Monte Bec Carré;*
 - *il lago Goillet;*
- nei **punti di vista dinamici** che consistono:
 - *nei sentieri utilizzati nel periodo estivo;*
 - *nelle piste da scii utilizzate nel periodo invernale.*

L'intervisibilità effettiva è quella che intercetta i punti statici (le cime e il lago Goillet) e quelli dinamici (gli itinerari e le piste da sci, più prossimi agli interventi in progetto), perché

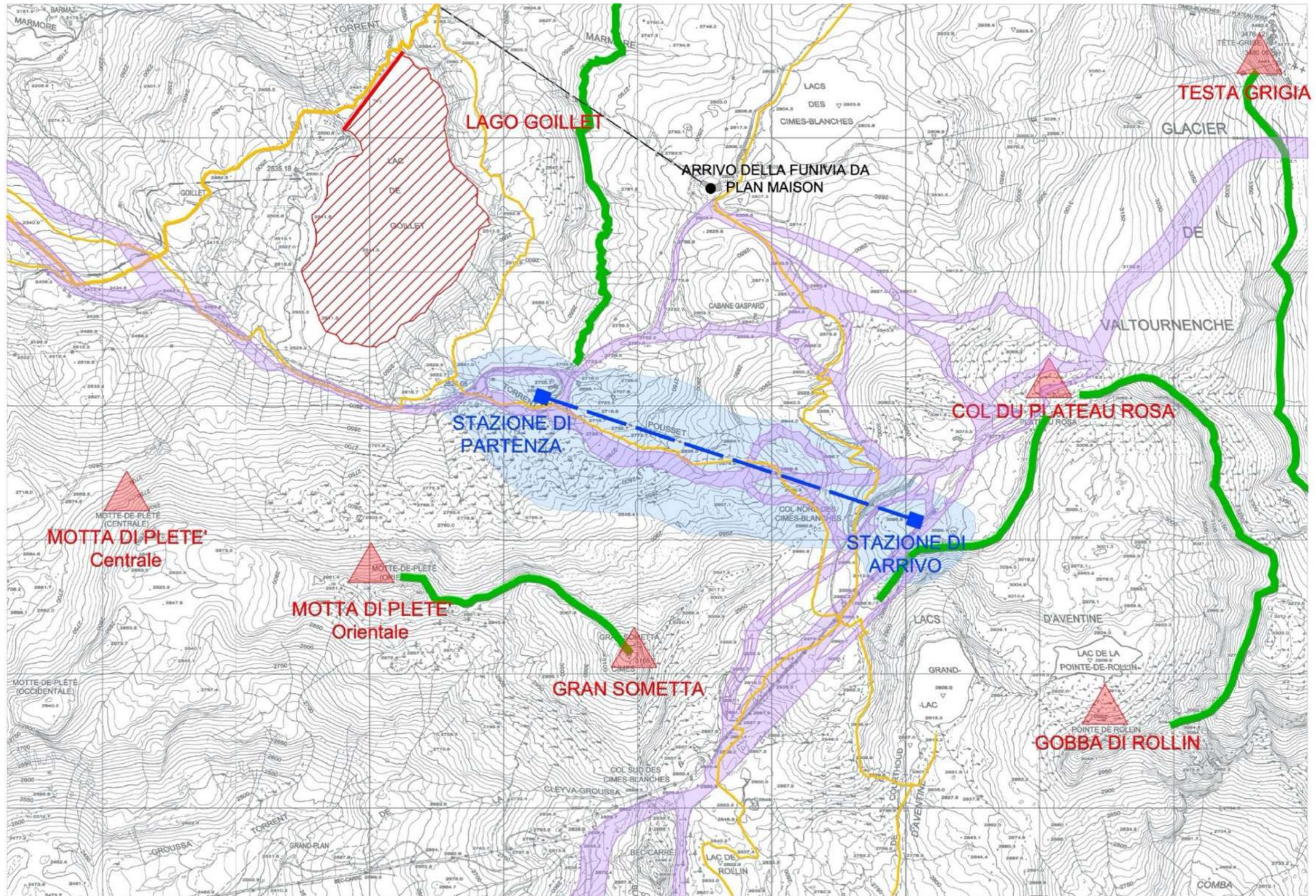
la percezione dalle cime del Cervino, ad esempio, si può considerare trascurabile proprio per la distanza dell'oggetto dal punto di vista panoramico.

Di seguito si riportano:

1. una carta con l'individuazione dei punti di vista statici rispetto all'impianto di progetto;
2. una carta con l'individuazione del bacino visivo dell'impianto individuato attraverso l'analisi dei punti di vista statici, dei punti di vista dinamici e delle chiusure visive;



1- Cartografia con indicazione dei punti di vista statici rispetto all'impianto in oggetto



LEGENDA:

- | | | |
|--|---|---|
|  Cime principali (Punti di vista statici) |  Piste da sci (Punti di vista dinamici) |  Bacino visivo |
|  Lago Goillet (Punto di vista statico) |  Sentieri (Punti di vista dinamici) | |
|  Crinali (chiusure visive) |  Linea seggiovia "Lago Goillet" | |

2- Cartografia con individuazione del bacino visivo dell'impianto in oggetto

Dall'analisi del bacino visivo dell'intervento in oggetto, emergono i seguenti principali punti da cui sono visibili i tre elementi della linea: stazione di valle (di partenza), stazione di monte (di arrivo), linea intermedia (sostegni intermedi e linea aerea). In particolare:

- la **stazione di valle (di partenza)** è visibile:
 - dalle vette che circondano l'impianto: Motta di Pleté, Gran Sometta, Col du Plateau Rosa (da queste cime la stazione è meno visibile in quanto sono dei punti di vista più lontani);
 - dalle piste da sci che scendono dall'impianto "*Grand Sometta*";
 - dal sentiero che arriva dal Lago Goillet e sale al pianoro del Gran Sometta;
 - dalla stazione di monte dell'impianto stesso;
 - dai veicoli in movimento lungo la linea aerea dell'impianto stesso che salgono e scendono verso e dal pianoro del Gran Sometta;

- la **stazione di monte (di arrivo)** è visibile:
 - dalle vette che circondano l'impianto: Motta di Pleté, Gran Sometta, Col du Plateau Rosa e Gobba di Rollin (da queste cime la stazione è meno visibile in quanto sono dei punti di vista più lontani);
 - dalle piste da sci che scendono dal Plateau Rosa;
 - dal sentiero che dal Lago Goillet sale al pianoro del Gran Sometta;
 - dai veicoli in movimento lungo la linea aerea dell'impianto "*Grand Sometta*";
 - dai veicoli in movimento lungo la linea aerea dell'impianto stesso che salgono e scendono verso e dal pianoro del Gran Sometta;
 - dalla stazione di valle dell'impianto stesso;

La **linea (sostegni e linea aerea)** è visibile:

- dalle vette che circondano l'impianto: Motta di Pleté, Gran Sometta, Col du Plateau Rosa e Gobba di Rollin (da queste cime la stazione è meno visibile in quanto sono dei punti di vista più lontani);
- dalle piste da sci che scendono da Plateau Rosa, superano la linea in oggetto e raggiungono poi Valtournenche;
- dai sentieri che salgono dal lago Goillet e raggiungono il pianoro del Gran Sometta;
- dalla stazione di valle dell'impianto stesso;
- dalla stazione di monte dell'impianto stesso;
- dai veicoli in movimento lungo la linea aerea dell'impianto stesso che salgono e scendono verso e dal pianoro del Gran Sometta.

Dall'analisi dell'intervisibilità di cui sopra e dalle condizioni di intervento, emergono i seguenti effetti sul paesaggio:

Componenti dell'intervento	Effetti
Stazione di Valle (partenza)	<p>L'intervento prevede la sostituzione della stazione di valle esistente, senza variarne la posizione con l'aggiunta del magazzino dei veicoli e degli spazi tecnici annessi.</p> <p>I nuovi volumi hanno un generale effetto positivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riordino della condizione esistente (eliminazione accatastamento esterno seggiole - demolizione basso fabbricato esistente ad uso deposito, con suo "inglobamento" nel nuovo volume ad uso magazzino veicoli); - conferimento di immagine "contemporanea" e coordinata alle stazioni degli altri impianti; <p>Inoltre gli interventi di mitigazione adottati e descritti nel successivo capitolo, hanno la capacità di "amplificare" l'effetto positivo, mitigandone l'impatto visivo e migliorandone l'inserimento paesaggistico (adattamento ed "inserimento" nella morfologia del terreno esistente - colore dei rivestimenti).</p> <p>In relazione al PTP, l'intervento in oggetto rientra tra gli <i>aspetti specifici</i> dell'unità di paesaggio (impianti funiviari) e risulta ininfluente rispetto agli <i>aspetti tipici</i> (bacino artificiale di Goillet, terrazzi e conche in quota).</p>
Stazione di monte (arrivo)	<p>L'intervento prevede la sostituzione della stazione di monte esistente, senza variarne la posizione.</p> <p>I nuovi volumi hanno un generale effetto positivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riordino della condizione esistente; - conferimento di immagine "contemporanea" e coordinata alle stazioni degli altri impianti; <p>Inoltre gli interventi di mitigazione adottati e descritti nel successivo capitolo, hanno la capacità di "amplificare" l'effetto positivo, mitigandone l'impatto visivo e migliorandone l'inserimento paesaggistico (colore dei rivestimenti).</p> <p>In relazione al PTP, si rimanda a quanto sopra riportato.</p>
Linea	<p>L'intervento prevede la sostituzione della linea, senza variarne la posizione, con riduzione del numero dei sostegni (del -33 %: da n. 21 sostegni esistenti a 14 n. sostegni in progetto) e del numero di veicoli (del - 63,49%: da n. 189 veicoli esistenti a 69 n. veicoli in progetto).</p> <p>Le riduzioni dei sostegni e dei veicoli hanno un generale effetto positivo in termini di riduzione degli ingombri visivi.</p> <p>In relazione al PTP, si rimanda a quanto sopra riportato.</p>

5.3 OPERE DI MITIGAZIONE

5.3.1 OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE

Relativamente opere di mitigazione sulle componenti ambientali, si rimanda al capitolo 6 - "Stima degli effetti e misure di mitigazione" dello specifico elaborato di progetto 1.2.1 - "Verifica di assoggettabilità a VIA".

5.3.2 OPERE DI MITIGAZIONE PAESAGGISTICA

Componenti dell'intervento	Effetti	Mitigazioni
Stazione di Valle (partenza)	<p>L'intervento prevede la sostituzione della stazione di valle esistente, senza variarne la posizione con l'aggiunta del magazzino dei veicoli e degli spazi tecnici annessi.</p> <p>I nuovi volumi hanno un generale effetto positivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riordino della condizione esistente (eliminazione accatastamento esterno seggiole - demolizione basso fabbricato esistente ad uso deposito, con suo "inglobamento" nel nuovo volume ad uso magazzino veicoli); - conferimento di immagine "contemporanea" e coordinata alle stazioni degli altri impianti; <p>Inoltre gli interventi di mitigazione adottati e descritti nel successivo capitolo, hanno la capacità di "amplificare" l'effetto positivo, mitigandone l'impatto visivo e migliorandone l'inserimento paesaggistico (adattamento ed "inserimento" nella morfologia del terreno esistente - colore dei rivestimenti).</p>	<p>Gli effetti positivi dell'intervento (riordino condizione esistente - immagine "contemporanea" e coordinata) sono "amplificati" dalle seguenti azioni progettuali di mitigazione visiva e miglioramento dell'inserimento nel paesaggio, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> - adattamento ed "inserimento" nella morfologia del terreno esistente: la sostituzione della stazione di valle e la realizzazione del magazzino veicoli comportano la rimodellazione del profilo del terreno esistente che verrà attuata attraverso un bilancio quasi nullo di terreno tra sbancamenti, riempimenti e ritombamenti. Il fabbricato che ospiterà il magazzino veicoli è previsto parzialmente interrato con copertura verde. - colore rivestimenti: il progetto prevede che la stazione di valle e il magazzino veicoli vengano rivestiti con pannelli di alluminio preverniciato con finitura opaca dai toni tenui di colore grigio-marrone (RAL 7006) che riprende i colori del paesaggio e degli ultimi impianti realizzati nel comprensorio sciistico di Cervinia;
Stazione di monte (arrivo)	<p>L'intervento prevede la sostituzione della stazione di monte esistente, senza variarne la posizione.</p> <p>I nuovi volumi hanno un generale effetto positivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riordino della condizione esistente; - conferimento di immagine 	<p>Gli effetti positivi dell'intervento (riordino condizione esistente - immagine "contemporanea" e coordinata) sono "amplificati" dalle seguenti azioni progettuali di mitigazione visiva e miglioramento dell'inserimento nel paesaggio, mediante:</p>

	<p>"contemporanea" e coordinata alle stazioni degli altri impianti;</p> <p>Inoltre gli interventi di mitigazione adottati e descritti nel successivo capitolo, hanno la capacità di "amplificare" l'effetto positivo, mitigandone l'impatto visivo e migliorandone l'inserimento paesaggistico (colore dei rivestimenti).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - adattamento ed "inserimento" nella morfologia del terreno esistente: la sostituzione della stazione di monte e della cabina di comando comporta la rimodellazione del profilo del terreno esistente che verrà attuata attraverso un bilancio quasi nullo di terreno tra sbancamenti, riempimenti e ritombamenti. - colore rivestimenti: il progetto prevede che la stazione di monte e l'annessa cabina di comando vengano rivestiti con pannelli di alluminio preverniciato con finitura opaca dai toni tenui di colore grigio-marrone (RAL 7006) che riprende i colori del paesaggio e degli ultimi impianti realizzati nel comprensorio sciistico di Cervinia.
Linea	<p>L'intervento prevede la sostituzione della linea, senza vararne la posizione, con riduzione del numero dei sostegni (del -33 %: da n. 21 sostegni esistenti a 14 n. sostegni in progetto) e del numero di veicoli (del -63,49%: da n. 189 veicoli esistenti a 69 n. veicoli in progetto).</p> <p>Le riduzioni dei sostegni e dei veicoli hanno un generale effetto positivo in termini di riduzione degli ingombri visivi.</p>	<p>L'effetto positivo raggiunto dal progetto in termini di riduzione degli ingombri visivi, non richiede ulteriori misure di mitigazione.</p>

6. CONCLUSIONI

L'*intervento in oggetto*, ricadente nel territorio del **Comune di Valtournenche**, consiste nella **sostituzione della seggiovia esistente "Lago Goillet - Colle Superiore delle Cime Bianche"**, **senza comportare modifica della posizione** sia del tracciato esistente che delle stazioni (di valle e di monte).

Di seguito, con riferimento alle principali caratteristiche dell'impianto, la tabella di **confronto tra la situazione esistente e quella di progetto**:

	Situazione esistente	Situazione di progetto
Lunghezza linea	1.471 m	<i>Invariata</i>
Posizione stazione di valle	2.691 m	<i>Invariata</i>
Posizione stazione di monte	3.090 m	<i>Invariata</i>
N° sostegni	21	14
N° veicoli	189	69
Tipologia veicoli	<i>triposto senza cupola protettiva</i>	<i>Esposto con cupola protettiva</i>
Equidistanza veicoli	15 mt.	45 mt.
Portata	1.598 p/h	2.400 p/h
Velocità impianto	2,3 m/s	5,0 m/s
Tempo di percorrenza	12' 30"	4' 51"

L'*intervento in oggetto* produce complessivamente una serie di **effetti positivi sul paesaggio** tra cui:

- riordino della condizione esistente;
- conferimento di un'immagine "contemporanea" e coordinata alle stazioni degli altri impianti del comprensorio sciistico di Cervinia.

Tali effetti positivi vengono "amplificati" da diverse azioni progettuali di mitigazione visiva che ne migliorano l'inserimento nel paesaggio (adattamento ed "inserimento" nella morfologia del terreno esistente e colore dei rivestimenti esterni).

Questi effetti non compromettono i caratteri peculiari del sistema paesaggistico in esame e non ne modificano negativamente la percezione, né l'immagine identitaria, già caratterizzata dalla presenza dell'impianto esistente.

L'intervento in oggetto dovrà seguire la **procedura di verifica di assoggettabilità a V.I.A.** e richiedere **pareri e/o autorizzazioni e/o deroghe, in base ai seguenti vincoli ambientali** presenti:

- aree soggette a rischio di frane, di cui all'art. 35 comma 1 della L.R. 11/98 e s.m.i.;
- aree soggette a rischio di inondazioni di cui art. 36 della L.R. 11/98 e s.m.i.;
- aree soggette a rischio valanghe, di cui all'art. 37 della L.R. 11/98 e s.m.i.;
- aree ricadenti in fasce di rispetto dei corsi d'acqua, di cui all'art. 41 della L.R. 11/1998;
- aree ricadenti in vincolo idrogeologico, di cui al R.D.L. 3267/1923;
- aree ricadenti in vincolo di cui al D.lgs. 42/2004.