



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

DETERMINAZIONE N° 268 DEL 28/03/2018

Servizio VIA VINCA

**OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 19 D.LGS. 152/2006 E S.M.E I. -
DITTA: COMUNE DI ASIAGO**

**PROGETTO: SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO FISSO CON
TAPPETO MOBILE D'IMBARCO "PARTUT-KABERLABA" E SISTEMAZIONE PISTE
DI RACCORDO**

LOCALIZZAZIONE INTERVENTO: COMUNE DI ASIAGO, LOCALITA' KABERLABA

IL DIRIGENTE

Vista la documentazione presentata con nota prot. 6667 del 31 gennaio 2018, da parte del Comune di Asiago, con sede legale in Piazza Secondo Risorgimento n.6 in comune di Asiago, relativa al progetto di un " *Seggiovia quadriposto ad ammorsamento fisso con tappeto mobile d'imbarco 'Partut - Kaberlaba' e sistemazione piste di raccordo*" richiedendo, contestualmente, l'attivazione della procedura di verifica ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/2006.

Dato atto che il progetto proposto rientra nella tipologia progettuale indicata al punto 7. Progetti di infrastrutture - *c) piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonche' impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1800 persone.*" dell'allegato IV della parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.e i..

Tenuto conto che la verifica per tali progetti rientra tra le competenze individuate in capo alla Provincia dalla Legge Regionale n. 4/2016 (Allegato A), con riferimento alla tipologia degli interventi, come individuati negli allegati III e IV alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006.

Dato atto che, ai sensi dell'art. 19 c.2 del D.Lgs 152/2006, è stata effettuata tempestiva pubblicazione sul sito provinciale dello studio preliminare ambientale e che ne è stata data informativa al pubblico sul sito web della Provincia in data 02/02/2018 , contestualmente alla comunicazione di avvio procedimento alle amministrazioni e agli enti interessati per le opportune valutazioni di competenza.

Considerato che il citato art. 19 prevede che l'autorità competente, verificato che il progetto non abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente, dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni, ovvero, se il progetto ha possibili impatti negativi e significativi sull'ambiente, applica le disposizioni del comma 9 del presente articolo.

Tenuto conto che non sono pervenute, ai sensi dell'art.19 c.4 del D.Lgs. n. 152/2006, osservazioni.

Dato atto che il Comitato tecnico provinciale VIA, nella seduta del giorno 21-03-2018 ha disposto l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale con le prescrizioni contenute nel parere 11/2018 allegato al presente provvedimento per costituirne parte integrante e sostanziale.

Ritenuto di far proprie le citate prescrizioni e raccomandazioni al fine di mitigare gli impatti ambientali e monitorare nel tempo la situazione aziendale.

Dato atto che non è oggetto della presente procedura la verifica della conformità urbanistica/edilizia dell'intervento e tenuto conto che rimangono in capo alle autorità competenti il rilascio di eventuali pareri, nulla osta, autorizzazioni e assensi comunque denominati necessari per l'autorizzazione dell'intervento.

Vista l'istruttoria del Comitato tecnico provinciale VIA conservata agli atti.

Viste le norme di procedura di VIA di cui al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..

Visto che il presente provvedimento viene emanato nel rispetto della tempistica prevista dal succitato D.Lgs. 152/2006 e dal Regolamento sui procedimenti amministrativi di competenza della Provincia di Vicenza (Deliberazione di Consiglio n. 37/2013) che è di giorni 80 ID PROC 45.

Vista la Legge Regionale 4 del 18 febbraio 2016 "Disposizioni in materia di valutazione di impatto ambientale e di competenze in materia di autorizzazione integrata ambientale";

Visti gli artt. 151 comma 4 e 107 del D.Lgs. n. 267/2000.

Richiamata la Deliberazione del Consiglio Provinciale n.25 del 17/07/2017 con la quale è stato approvato il Bilancio di Previsione 2017-2019.

Visto che con Decreto Presidenziale n. 65 del 01/08/2017 è stato approvato il Piano Esecutivo di Gestione 2017/19.

DETERMINA

1. che il progetto Comune di Asiago, con sede legale in Piazza Secondo Risorgimento n.6 in comune di Asiago, relativa al progetto di un "*Seggiovia quadriposto ad ammorsamento fisso con tappeto mobile d'imbarco 'Partut - Kaberlaba' e sistemazione piste di raccordo*" è **escluso dalla procedura di valutazione di impatto ambientale** di cui al D.Lgs. n. 152/06 e alla L.R. 4/2016 e s.m.i. con le prescrizioni riportate nel parere 11/2018 allegato alla presente determinazione per costituirne parte integrante e sostanziale;
2. che il Responsabile del procedimento provvederà alla pubblicazione del presente provvedimento sul sito di questa Provincia e, in modo sintetico, sul Bollettino Ufficiale della Regione Veneto;
3. che il presente provvedimento verrà pubblicato ai sensi dell'art. 23 D.Lgs. 33/2013;
4. di trasmettere il presente provvedimento alla ditta e ai consulenti, al comune di Asiago, ad ARPAV, all'ULSS n.7 Pedemontana, alla Regione del Veneto-unità organizzativa Forestale Ovest, Ministero Beni, Attività Culturali e del Turismo Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona, Rovigo e Vicenza e al Genio Civile di Vicenza ;
5. Di attestare che il presente provvedimento non comporta spese, minori entrate, nè riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio della Provincia (ai sensi art 49 del TUEL come modificato dalla Legge 213/2012).
6. di dare atto che al presente provvedimento sarà data esecuzione ad avvenuta pubblicazione all'albo pretorio on line.

INFORMA

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso avanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Veneto, nel termine di 60 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione del presente atto, ovvero in alternativa ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla data di ricevimento della comunicazione del presente atto.

Rimangono in capo alle autorità competenti il rilascio di eventuali ulteriori pareri, nulla osta, autorizzazioni e assensi comunque denominati, necessari per l'attuazione dell'intervento.

Vicenza, 28/03/2018

**Sottoscritta dal Dirigente
(MACCHIA ANGELO)
con firma digitale**

Responsabile del Procedimento: Andrea BALDISSERI



PROVINCIA DI VICENZA

Contrà Gazzolle n. 1 – 36100 VICENZA C. Fisc. P. IVA 00496080243

DETERMINAZIONE N° 268 DEL 28/03/2018

**OGGETTO: ESCLUSIONE PROCEDURA DI VIA ART. 19 D.LGS. 152/2006 E S.M.E I. -
DITTA: COMUNE DI ASIAGO
PROGETTO: SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO FISSO CON
TAPPETO MOBILE D'IMBARCO "PARTUT-KABERLABA" E SISTEMAZIONE PISTE
DI RACCORDO
LOCALIZZAZIONE INTERVENTO: COMUNE DI ASIAGO, LOCALITA' KABERLABA**

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Si certifica che copia della presente determinazione è pubblicata all'albo pretorio di questa Provincia per 15 giorni dal 28/03/2018.

Vicenza, 28/03/2018

**Sottoscritto dall'addetto alla pubblicazione
(BERTACCHE CRISTINA)
con firma digitale**



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Comune di Asiago

PARERE N. 11/2018

Oggetto: SEGGIOVIA QUADRIPOSTO AD AMMORSAMENTO FISSO CON TAPPETO MOBILE D'IMBARCO "PARTUT-KABERLABA E SISTEMAZIONE PISTE DI RACCORDO.

PROPONENTE: Comune di Asiago
SEDE LEGALE: Piazza Secondo Risorgimento n.6 – Asiago
SEDE INTERVENTO: Località Kaberlaba – Asiago
TIPOLOGIA ATTIVITÀ: Impianto meccanico di risalita
PROCEDIMENTO: Verifica di assoggettabilità.
MOTIVAZIONE V.I.A: ALLEGATO IV alla Parte II del D.Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. - 7. Progetti di infrastrutture - c) piste da sci di lunghezza superiore a 1,5 km o che impegnano una superficie superiore a 5 ettari nonche' impianti meccanici di risalita, escluse le sciovie e le monofuni a collegamento permanente aventi lunghezza inclinata non superiore a 500 metri, con portata oraria massima superiore a 1800 persone.

COMUNE INTERESSATO: \ \ \

DATA DOMANDA: 31 gennaio 2018
DATA PUBBLICAZIONE: 02 febbraio 2018
DATA INTEGRAZIONI: 26 febbraio e 14 marzo 2018

DOCUMENTAZIONE TECNICA ED ELABORATI GRAFICI PRESENTATI

- Studio Preliminare Ambientale
- Dichiarazione non necessità Procedura Valutazione Incidenza ai sensi D.G.R. 1400/2017
- Dichiarazione non necessità Valutazione Incidenza Ambientale – Relazione Tecnica (Allegato E – D.G.R. 1400/2017)
- Inquadramento;
- Ortofoto;
- Relazione tecnica generale;
- Seggiovia "Partüt – Kaberlaba" - Profilo longitudinale di linea;
- Seggiovia "Partüt – Kaberlaba" - Stazione di valle – Sistemazione;
- Seggiovia "Partüt – Kaberlaba" - Stazione di monte – Sistemazione;
- Nuovo skiweg – Profilo longitudinale e sezioni tipo;
- Documentazione fotografica e render.

PREMESSE

Gli interventi rientrano in un ampio progetto di riqualificazione, sviluppo e potenziamento della zona sciabile di Kaberlaba (Comune di Asiago). Il piano prevede sostanzialmente la riqualificazione e l'ammmodernamento complessivo della zona sciabile esistente inclusa la realizzazione di un più moderno impianto seggioviario quadriposto (a sostituzione del dismesso impianto biposto localizzato più a Est) e il potenziamento dell'impianto di innevamento artificiale.

Tale progetto generale è stato commissionato dal Comune di Asiago ed è risultato assegnatario di contributo del Fondo Comune Confinanti a valere sugli avvisi 2013-2014 e di un contributo della Provincia di Vicenza, che ha condiviso detto progetto, assicurando il proprio coinvolgimento per l'attuazione della proposta.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Il presente progetto riguarda nello specifico la realizzazione della “Seggiovia quadriposto a collegamento permanente dei veicoli denominata Partüt – Kaberlaba” e prevede, essenzialmente, n.3 ambiti di intervento: la realizzazione di un nuovo impianto di risalita (seggiovia quadriposto), l’allestimento del collegamento alle piste esistenti (skiweg) ed il potenziamento dell’impianto di innevamento artificiale.

Rispetto al dismesso impianto biposto, la seggiovia in progetto seguirà un tracciato leggermente diverso con spostamento della stazione di valle verso ovest ed avanzamento verso monte, in zona più “baricentrica”, e spostamento della stazione di monte di circa 400 m in direzione NW, con posizionamento più a valle, in prossimità della località Case Kaberlaba.

La portata oraria della sciovia “Direttissima Kaberlaba est” è di 900 sc/h, quella della sciovia “Casa Rossa” è di 720 sc/h (dati ricavati dal Piano Regionale Neve).

Per l’impianto in progetto, la portata oraria massima è prevista pari a 1800 sc/h alla velocità di 2,6 m/s, nel funzionamento per sciatori; pari a 260 p/h, alla velocità di 1,5 m/s, nell’esercizio per pedoni; è inoltre prevista la realizzazione di un breve skiweg di collegamento, il cui tracciato si sviluppa in direzione Ovest - Nord Ovest e che consentirà agli sciatori di portarsi alla sommità delle piste esistenti.

Il tracciato dell’impianto si sviluppa per circa 1050 m con un dislivello di 180 m circa e presenta un andamento altimetrico abbastanza regolare.

UBICAZIONE

La zona sciabile di Kaberlaba (Comune di Asiago). Tale comprensorio è situato nell’area compresa tra il piazzale di partenza, a quota 980 m s.l.m. circa, e il Monte Kaberlaba, a quota 1200 m s.l.m. circa, ed è interamente compreso nel territorio comunale di Asiago, Altopiano dei Sette Comuni, in Provincia di Vicenza.





PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA



Ortofoto del sito

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE REGIONALE, PROVINCIALE E COMUNALE

Gli strumenti di pianificazione presi in considerazione dallo studio riguardano:

- Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (P.T.R.C.) della Regione Veneto;
- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) della Provincia di Vicenza;
- Piano di Assetto del Territorio (P.A.T.) del Comune di Asiago;
- Piano degli Interventi (P.I.) del Comune di Asiago;
- Piano Regionale di Tutela delle Acque;
- Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera;
- PIANO D'AREA ALTOPIANO DEI SETTE COMUNI, DEI COSTI E DELLE COLLINE PEDEMONTANE VICENTINE;
- Piano Regionale Neve;
- Piano di Assetto Idrogeologico;
- Rete Natura 2000.

I riferimenti programmatici sopra indicati rappresentano un quadro generale sufficientemente descritto. Dal punto di vista dei vincoli ambientali, gli aspetti maggiormente significativi risultano essere:



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

- per quanto riguarda il PTRC si evidenziano le "Tavola 2 - Ambiti naturalistico – ambientali e paesaggistici a livello regionale per le aree di tutela paesaggistica" ai sensi della L. 1497/39 e L. 431/85 (vigente), la presenza di un corridoio ecologico. (adottato) e la "Tavola 09 "Sistema del territorio rurale e della rete ecologica" per le aree forestali localizzate nelle vicinanze classificate come corridoi ecologici (variante paesaggistica);

- per quanto riguarda il PTCP si evidenzia la "Tav. 1.1.A - Carta dei Vincoli e della Pianificazione", con l'area in parte, interessata dal Vincolo Idrogeologico (Art.34) e dal Vincolo Zone Boscate (Art.34);

- per quanto riguarda il PAT si evidenziano le "Tavola 1.4 Carta dei vincoli e pianificazione territoriale", in parte in "Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30/12/23, n.3267 art.12 1 " e in parte in "Aree Boscate (Con vincolo Paesaggistico - D.Lgs 42/2004) art.52 2 e la "Tavola 2.4 Carta delle Invarianti", in quanto la zona d'intervento è tagliata trasversalmente dal sentiero delle Rogazioni (Invarianti paesaggistiche e storico-testimoniali: Percorso Rogazioni) e vi è la presenza di due coni visuali da salvaguardare in quanto consentono "una singolare percezione dello scenario paesaggistico montano" ..."(quadri naturali)." Per i punti panoramici indicati è necessario garantire, secondo le norme di PAT, la continuità percettiva del contesto paesaggistico;

- per quanto riguarda il PI si evidenziano le "Tavola 2.2 Vincoli e pianificazione territoriale (terzo adeguamento del P.I. al PAT), in parte in "Vincolo idrogeologico-forestale R.D.L. 30/12/23, n.3267 art.12" e in "Aree Boscate (Con vincolo Paesaggistico - D.Lgs 42/2004) art.52" e la "Tavola 1.2.4 Invarianti e fragilità (secondo adeguamento del P.I. al PAT)", per Area idonea a condizione (Sottoclasse B) Art. 20 e in parte "Area di rilevante interesse paesistico-ambientale".

Nel rapporto ambientale del Piano Regionale Neve si affronta il tema del cambiamento climatico e delle precipitazioni nevose. In considerazione del fatto che l'assenza o insufficienza di neve naturale determina la necessità di utilizzare il sistema di innevamento programmato e che questo rappresenta il principale elemento di interferenza sul ciclo naturale dell'acqua si ritiene utile un approfondimento.

Si richiede un approfondimento sul tema dell'innevamento programmato, artificiale, così come desumibile dal Piano Regionale Neve.

In ragione degli scavi e dei rilevati previsti in prossimità della stazione a monte si richiede sia evidenziata l'eventuale norma di riferimento del P.I. che ne consente o limita l'attuazione.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

DESCRIZIONE DELLO STABILIMENTO E CARATTERISTICHE STRUTTURALI DELL'IMPIANTO

Il progetto prevede 3 ambiti di intervento:

- la realizzazione di un nuovo impianto di risalita (seggiovia quadriposto);
- il collegamento tra la stazione a monte e le piste esistenti (skiweg);
- il potenziamento dell'impianto di innevamento artificiale.

Rispetto al dismesso impianto biposto, la seggiovia in progetto seguirà un tracciato leggermente diverso con spostamento della stazione di valle verso ovest e spostamento della stazione di monte di circa 400 m a NW, più a valle, in prossimità della località Case Kaberlaba. Lo spostamento è dettato da vincoli catastali.

La nuova linea interseca l'asse della sciovia Kaberlaba Est, di cui è prevista la dismissione.

Per collegare l'arrivo della nuova seggiovia alle piste è prevista anche la dismissione della sciovia Casa Rossa, il cui asse attraversa nella parte finale il nuovo tracciato di collegamento in progetto.

Per l'impianto in progetto, la portata oraria massima è prevista pari a 1800 sc/h alla velocità di 2,6 m/s, nel funzionamento per sciatori; pari a 260 p/h, alla velocità di 1,5 m/s, nell'esercizio per pedoni.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

L'argano motore è alloggiato nella stazione di monte, mentre la stazione di valle è di rinvio e tensione. Considerato lo svolgimento di servizio estivo, si prevedono alcuni veicoli con ganci porta biciclette. E' inoltre prevista la realizzazione di un breve skiweg di collegamento, corridoio privo di pendenza trasversale realizzato mediante sterri e riporti di terreno senza ausilio di pavimentazioni o manufatti, il cui tracciato consentirà agli sciatori di portarsi alla sommità delle piste esistenti.

Il tracciato dell'impianto si sviluppa per circa 1050 m con un dislivello di 180 m circa.

Sono previsti complessivamente 8 sostegni di appoggio, 1 sostegno di ritenuta ed 1 a doppio effetto.

Stazione di monte

La stazione di partenza è posta in località "Partüt", a quota fune 999,10 m, la stazione di arrivo è situata a 1178,60 m s.l.m. , in prossimità della località Case Kaberlaba.

Nella stazione di monte è prevista la sistemazione del terreno al fine di realizzare l'area di sbarco come da prescrizioni normative. Sotto la cabina di comando, saranno ricavati i locali tecnici a servizio dell'impianto (sala azionamenti e cabina di trasformazione MT/bt), che risulteranno così parzialmente interrati.

L'entità del riporto è stimato in 1500 m³ di terreno, dei quali circa la metà ricavati dalla formazione dello skiweg. L'area a valle richiede minimi movimenti di terreno: riporti di circa 150 m³ sterri di circa 300 m³.

L'area sarà oggetto di alcune operazioni di ingegneria naturalistica (rilevati, rinterrati, inerbimenti...), al fine di armonizzare le strutture impiantistiche con i manufatti architettonici e le preesistenze della zona.

I raccordi tra il terreno esistente e la nuova conformazione saranno addolciti e configurati in modo da apparire come "logiche continuità morfologiche".

Nel posizionare i sostegni, si è posta attenzione a seguire l'andamento orografico del tracciato, al fine di contenere l'altezza della fune dal terreno, facilitare operazioni di soccorso in linea e limitarne l'impatto.

Stazione di valle.

E' del tipo di rinvio – tenditrice con un pilastro centrale in calcestruzzo faccia a vista e strutture metalliche zincate, salvo gli organi meccanici in movimento.

Per l'imbarco degli sciatori, saranno installati un cancelletto ad apertura cadenzata, ed un tappeto mobile.

La cabina di controllo, è posta sul lato salita della stazione.

La stazione di monte.

E 'motrice e d'ancoraggio, costituita da una stele centrale in calcestruzzo faccia a vista alla cui sommità è ancorato un telaio metallico portante il macchinario con puleggia motrice e rulliere di avanzamento.

Sul telaio dell'argano sono fissati il riduttore principale, il motore elettrico, i freni di servizio, il gruppo di recupero ad azionamento indipendente, costituito principalmente da motore diesel, pompa idraulica a portata variabile, motore idraulico e riduttore di velocità.

La cabina di comando è posta sul lato arrivo della stazione e sarà dotata di WC chimico.

I locali per l'alloggiamento delle apparecchiature di azionamento e pertinenti la cabina di trasformazione MT/bt, saranno ricavati sotto la cabina di comando risultando parzialmente interrati.

Sostegni di linea

I sostegni di linea sono a fusto centrale piramidale e sezione poligonale in lamiera d'acciaio.

Le fondazioni risultano interrate con parte superiore leggermente emergente dal terreno.

I sostegni verranno inclinati secondo la direzione media della risultante delle pressioni agenti sulla rulliera del sostegno. I fusti dei sostegni sono verniciati mentre traverse, falconi e passerelle sono zincati.

Fune portante – traente

Sarà installata una fune in acciaio pre-stirata con anima tessile, zincata, del diametro di 40 mm.

Collegamento tra le stazioni

Il collegamento telefonico e degli apparecchi di comando tra stazioni è realizzato con cavi interrati.

Elettrificazione

L'impianto avrà la stazione motrice a monte. Sotto il locale di comando stazione verrà predisposta una cabina per la media tensione alimentata da linea, che esula dal presente progetto, posta in opera dal gestore della rete elettrica.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

Il tratto terminale dello skiweg interseca la linea aerea in media tensione che alimenta la vecchia cabina a torre presente nell'area. Il progetto prevede l'eliminazione di due tralicci metallici e l'interramento del relativo tratto di elettrodotto sotteso fino al manufatto di consegna. Tale intervento migliorerà la sicurezza degli utenti e l'impatto del manufatto nell'ambiente.

La portata oraria della sciovia "Direttissima Kaberlaba est" è di 900 sc/h, quella della sciovia "Casa Rossa" è di 720 sc/h (dati ricavati dal Piano Regionale Neve).

Per l'impianto in progetto, la portata oraria massima è prevista pari a 1800 sc/h alla velocità di 2,6 m/s, nel funzionamento per sciatori; pari a 260 p/h, alla velocità di 1,5 m/s, nell'esercizio per pedoni.

Il progetto non tratta la gestione dei rifiuti in fase di esercizio mentre, per la fase di realizzazione, al paragrafo "mitigazioni" è prevista genericamente la razionale gestione dei rifiuti di cantiere.

In sede di presentazione e sopralluogo i progettisti hanno dichiarato che non è previsto incremento di utenze, sciatori, ma l'aumento di portata e velocità di salita è finalizzato al solo miglioramento del servizio.

MITIGAZIONI

Il progetto non prevede impatti sulle componenti ambientali analizzate che necessitino di misure di mitigazione particolari.

Tuttavia in fase di realizzazione delle opere verranno adottati accorgimenti finalizzati a minimizzare gli impatti sull'ambiente, quali per esempio:

- razionale organizzazione dei cantieri finalizzata a ridurre al minimo l'inquinamento atmosferico generato dai mezzi e dalla movimentazione del materiale;
- razionale gestione dei rifiuti di cantiere;
- predisposizione di adeguate precauzioni in fase di cantiere atte a minimizzare il rischio di rilascio di sostanze inquinanti nell'ambiente;
- utilizzo di mezzi di cantiere con motori in linea con le più recenti direttive internazionali che adottano pertanto le migliori tecnologie disponibili in grado di minimizzare le emissioni;
- si eviterà di utilizzare macchinari particolarmente rumorosi nei periodi di maggiore vulnerabilità per l'avifauna (aprile-giugno);
- nel ripristino delle superfici erbose si utilizzeranno soltanto sementi di provenienza locale ed ecologicamente coerenti con la stazione;
- i movimenti terra che modificano l'orografia dovranno adattarsi all'andamento esistente del terreno evitando scarpate troppo ripide e privilegiando sistemazioni dolci anche se più estese;
- i movimenti terra che modificano l'orografia si sono adattati, per quanto possibile e nel rispetto delle norme di sicurezza relative agli impianti funiviari, all'andamento esistente del terreno evitando scarpate troppo ripide e adottando sistemazioni dolci anche se più estese;
- i nuovi manufatti edilizi della stazione di monte sono stati inseriti nel contesto paesaggistico del nucleo edilizio utilizzando, a rivestimento e schermatura delle strutture, materiali naturali e locali come il legno e la pietra calcarea.

Si richiedono le seguenti integrazioni:

- chiarire la provenienza dei materiali, considerato che nella relazione originale si dice che 750 mc provengono dallo sterro dello skyweg, e la richiesta era di capire da dove provengano gli altri 750 mc; nella integrazione invece si dice che la differenza tra sterri e riporti da skyweg ammonta a 500 mc che vengono usati nella stazione a monte "permettendo così di coprire quasi interamente l'ammanto registrato";
- sulle operazioni di ingegneria naturalistica: se si tratta solo di raccordare i profili, allora si può concludere che non siano previste opere di ingegneria naturalistica, contrariamente a quanto sostenuto nella relazione originale;
- sulla compensazione boschiva, invece deve essere identificata, sull'altopiano di Asiago, una superficie di 15.000 mq su cui applicare il miglioramento boschivo, quale compensazione.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 - 36100 VICENZA

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

COMPONENTI AMBIENTALI ANALIZZATE NELLO STUDIO PRELIMINARE AMBIENTALE

CARATTERIZZAZIONE DELL'ARIA E DEL CLIMA

Il clima dell'Altopiano di Asiago risulta tipicamente prealpino, la distribuzione delle piogge ha massimi primaverili ed autunnali, ha temperature più elevate rispetto a zone ad altitudine corrispondente poste all'interno dell'arco alpino.

Le temperature medie autunnali sono relativamente basse (7.4 °C), nella classificazione delle regioni fito-climatiche, l'area ricade prevalentemente nella regione esomesalpica, variante della regione esalpica tipica degli altipiani nelle regioni del Nord-Est (Grappa, Cansiglio, Lavarone, Asiago) con inversione termica e precipitazioni che solitamente sono abbondanti.

PRECIPITAZIONI

Comprese tra 1000 mm/anno (1983) e con un massimo di circa 2084 mm/anno (1979).

TEMPERATURE

La temperatura media risulta in costante aumento passando dai 6,8 °C del 1957 agli 8,2 del 2000.

L'assenza di grandi cime favorisce il raffreddamento per irraggiamento: l'altopiano raggiunge temperature minime anche molto basse ed è considerato uno dei luoghi abitati più freddi delle Alpi.

Le minime assolute si sono registrate per due giorni consecutivi il 22 e il 23 gennaio 1942 con -31 °C.

ATMOSFERA

Il territorio comunale di Asiago viene classificato in zona "area a basso rischio di superamento dei valori limite" di inquinanti.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'AMBIENTE IDRICO

Presso l'area d'interesse sono presenti alcuni rari scoli naturali di drenaggio superficiale, che confluiscono nel Torrente Ghelpac tra le località Morar e Coda a sud-ovest di Asiago.

L'Altopiano di Asiago non presenta una rete idrografica con deflussi superficiali perenni e/o di carattere peridico/stagionale nonostante gli apporti meteorici siano rilevanti (ca. 1500 mm/anno): l'acqua meteorica e di risorgiva tende piuttosto ad infiltrarsi rapidamente nel sottosuolo andando ad alimentare l'articolato serbatoio carbonatico ad elevata permeabilità.

Nell'ambito dell'area in studio s'identificano due tipologie di circolazione idrica sotterranea: la prima interessa i materiali sciolti nell'ambito della porosità primaria intraclastica, mentre la seconda coinvolge le varie formazioni rocciose caratterizzate da porosità secondaria per fessurazione o carsismo.

L'effetto drenante del substrato roccioso si ripercuote poi conseguentemente anche nei soprastanti acquiferi impostati nei depositi quaternari, depauperando progressivamente le loro riserve d'acqua.

La maggior parte delle acque drenate alimentano sorgenti posizionate alla base dell'altopiano, principalmente in Val Brenta, in prossimità di Valstagna, e lungo la Val d'Astico. Sono sorgenti di tipo valclusiano, ossia l'acqua giunge attraverso alcuni sifoni.

Potenziamento dell'impianto di innevamento

La stazione sciistica del Kaberlaba è dotata di impianto di innevamento artificiale realizzato verso il 1980.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

E' un impianto parzialmente potenziato e modificato negli anni con pozzetti per i cannoni disposti lungo la pista "Direttissima".

In sostanza la rete copre già la pista "Direttissima" ed il nuovo skiweg. Tuttavia, i materiali posati all'epoca risultano deteriorati e/o mal posizionati ed hanno stacchi per l'aria, per l'acqua ed il quadro elettrico in superficie e bene in vista.

Verrà quindi sostituita la vecchia architettura, posando nuova condotta in ghisa duttile con giunti antisfilamento, affiancata da una tubazione per cavi elettrici e per i segnali di controllo. I cavidotti come i pozzetti saranno completamente interrati.

In fase realizzativa verrà proposto ai Proprietari la rimozione delle infrastrutture esistenti non più necessarie anche al fine di ridurre l'impatto ambientale.

L'origine degli impianti è presso un pozzetto preesistente presso la stazione di partenza, dove recapitano la coppia di pompe installate nei pressi del laghetto artificiale di emungimento esistente. Le linee, quando in prossimità dei pozzetti, saranno dotate degli stacchi di acqua ed energia atti a servire il manufatto, da dove sarà possibile alimentare i cannoni a ventola capaci di produrre l'innevamento necessario.

I generatori di neve non fanno parte del progetto in discussione. È prevista tuttavia la possibilità di alimentazione di cannoni a ventola del tipo mobile o, dove ritenuto più appropriato, del tipo a torre.

In tutto la rete vanta un'estensione di 1200 metri e la dotazione di n. 13 pozzetti per il collegamento dei cannoni di innevamento.

Il progetto non tratta la questione dell'inquinamento che deriva dai prodotti applicati agli sci per migliorarne lo scorrimento e rinvenibile, nel periodo dello scioglimento primaverile, nelle sorgenti sopra descritte alla base dell'altopiano.

Si ritiene, comunque, che il progetto debba prevedere la rimozione dell'impianto di innevamento artificiale esistente senza attendere la decisione della proprietà in corso d'opera come indicato nello SIA.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DEL SUOLO E DEL SOTTOSUOLO

Il territorio d'interesse si colloca nella così detta "Piattaforma di Trento" ove la sedimentazione avvenuta al termine dell'orogenesi ercinica risulta essere stata tipica di alto strutturale, con una serie rocciosa ridotta e condensata rispetto alle marginali zone di bacino.

La sequenza affiorante nell'area in esame è stata dedotta dalla Carta Geologica d'Italia alla scala 1:50.000 ove si rileva che il tracciato della seggiovia di progetto si ubica esclusivamente nell'ambito della formazione della maiolica, nota in letteratura anche con il nome di BIANCONE, costituita da Calcari con interstrati pelitici più frequenti verso l'alto e lenti di selce grigia; calcari rosso rosati pseudo nodulari con liste di selce rossa.

Nella cartografia ufficiale i depositi del quaternario non risultano presenti.

Dal punto di vista morfologico, l'area mostra il caratteristico paesaggio dolomitico, caratterizzato da una fascia ad alte quote (sopra ai 2000 m slm) che si pongono in netto contrasto con i dolci pendii sottostanti sedi di pascoli, boschi e insediamenti antropici.

Si osservano non di rado i segni del carsismo, con pozzi, inghiottitoi, doline e grotte a sviluppo orizzontale, sino ad un complesso sistema di valloni privi di idrografia superficiale, che indicano una morfogenesi carsica di età molto antica.

Il paesaggio ha subito e continua a subire modifiche ad opera dell'uomo (ampliamento della rete stradale, costruzione di nuovi complessi turistici, impianti sciistici, aree di cava, realizzazione di bacini artificiali per rifornire gli impianti di innevamento artificiale, etc.).



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

In molti limitati settori dell'area rilevata sono stati osservati dei depositi di natura antropica a formare ad esempio piccoli rilevati lineari a servizio della funivia, oppure per la formazione di piazzali. Essi sono composti da una facies del tutto simile a quella dei depositi di versante, ossia da ghiaia sabbiosa, spesso con ciottoli, con matrice da media ad abbondante. I clasti sono generalmente angolosi e molto angolosi di Maiolica dato che con ogni probabilità sono materiali reperiti in loco.

A questa unità sono stati accorpate anche aree modificate entropicamente, quali i piazzali e le superfici edificate.

Le superfici a parcheggio esistenti, afferenti alla seggiovia, presentano finitura superficiale ghiaiosa. Risulta pavimentata in conglomerato bituminoso la sola strada di accesso carraio alle strutture ricettive adiacenti l'ambito di intervento.

Sisimicità

Il comune di Asiago risulta classificato dal punto di vista sismico nella Zona 3.

L'area di intervento è classificata come: formazione antropogena di conifere e pascoli di pertinenza di malga. La stazione a monte è dotata di w.c. chimico. L'intervento non prevede impianti fognari.

Il progetto non tratta la questione dell'inquinamento che deriva dai prodotti applicati agli sci per migliorarne lo scorrimento e rinvenibile, nel periodo dello scioglimento primaverile, nelle sorgenti sopra descritte alla base dell'altopiano.

Come integrazioni si richiede di:

- specificare se sono previste modifiche dei terreni per la realizzazione di percorsi carrabili in funzione della manutenzione ordinaria dell'impianto o per l'assistenza straordinaria degli utenti in caso di guasti o disservizi;

- relativamente ai movimenti di terra previsti in fase di realizzazione (stazioni a valle e a monte; pista di collegamento), si chiede di specificare la quantità e la provenienza del terreno mancante per il riempimento.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Il comune di Asiago ha fatto redigere i piani di zonizzazione acustica.

L'area ricade in classe 2 salvo il tratto di bosco attraversato dalla linea dell'impianto in classe 1.

Durante la fase di cantiere, le lavorazioni potranno avere un impatto acustico, in ragione dell'utilizzo dei mezzi meccanici ed elettrici, che saranno impiegati

Per quanto attiene all'incremento di traffico di mezzi pesanti da e per l'area, può essere stimato in 2 o 3 mezzi giornalieri per una durata di circa 6 mesi, qual è il tempo ragionevole di costruzione dell'impianto. Si potranno avere dei picchi fino a 10 – 15 mezzi giornalieri in occasione di getti e di montaggi, intervallati da ampi periodi in cui il numero può scendere ad uno o addirittura azzerarsi.

Si può poi prevedere l'utilizzo di attrezzature di vario tipo, i cui dati tipici sono così riassunti:

Attrezzature elettriche Lw110 dBA

Escavatore con demolitore Lw 110 dBA

Autocarro Lw 97 dBA

Generatore elettrico Lw 96 dBA

Autobetonpompa Lw 99 dBA

Motosega Lw 116 dBA

Autogru telescopica Lw 96 dBA

Pala Lw 101 dBA

Bobcat Mov. materiali Lw 99 dBA

Terna Scavo Lw 104 dBA

Bulldozer Lw 103 dBA

Vibratori per calcestruzzo Lw 104 dBA

Escavatore cingolato Lw 103 dBA

Elicottero Lw 105 dBA

Per tutte le operazioni, quali demolizioni e spianamenti, rimozione della vegetazione, getto di fondazioni e plinti, smontaggi e montaggi meccanici pesanti, le simulazioni condotte indicano che il livello di potenza



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

sonora L_w , anche in ragione dell'uso contemporaneo di più attrezzi, può facilmente superare i 100 dB(A). I limiti di immissione delle macchine nella zona saranno dunque superati.

Nella fase di cantiere della seggiovia, per alcuni ricettori prossimi all'area si verifica il superamento del livello di pressione acustica ammissibile.

In relazione alle situazioni d'impatto elencate il progetto prescrive che:

- le macchine in uso dovranno operare in conformità alle direttive CE in materia d'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto;
- dovranno essere utilizzati gli accorgimenti tecnici e gestionali per minimizzare l'impatto acustico verso l'esterno;
- le attività dei cantieri si svolgano nei giorni feriali dalle ore 8.00 alle ore 19.00 nei giorni feriali.

Fase di esercizio

Si è proceduto a posizionare le sorgenti acustiche virtuali e stimare i livelli di pressione sonora delle sorgenti specifiche in prossimità dei ricettori sensibili individuati.

Le fonti di rumore sono rappresentate da:

Stazione motrice a monte: Impianto meccanico di movimento delle funi, Locali trasformatori posizionato in apposito locale;

Stazione di rinvio a valle: Impianto meccanico di scorrimento funi;

Linea aerea di collegamento: Impianti meccanici di scorrimento funi;

Non potendo riportare i dati di rumorosità degli impianti da valutare in quanto non ancora assegnata la fornitura (soggetta a bando di gara) si è scelto di riferirsi a dati di bibliografia per impianti simili.

I risultati delle simulazioni, indicano lievi criticità nei livelli di emissione acustica e, non sono oggi disponibili dati per la definizione di fattori correttivi che affinino il calcolo.

Infine si evidenzia che l'analisi del criterio differenziale di immissione è omessa e si ritiene possa essere poco significativa.

Si specifica che i parametri acustici dettati dalla normativa vigente sono stati confrontati con quelli calcolati che risultano presumibilmente rispettati sia per quanto riguarda i limiti assoluti che quelli differenziali. Essendo la fornitura degli impianti soggetta a gara di appalto sarà curato l'inserimento nel capitolato di nota tecnica relativa alle emissioni sonore degli impianti in cui siano rispettati i valori limite di 50,0 dB(A) (45 dB(A)) valutati in prossimità degli impianti stessi, mediante tutti gli accorgimenti attuabili (fonoisolamento, schermature, ecc.) e disponibili sul mercato.

I risultati delle simulazioni, indicano lievi criticità nei livelli di emissione acustica e, non sono oggi disponibili dati per la definizione di fattori correttivi che affinino il calcolo. Infine si evidenzia che l'analisi del criterio differenziale di immissione nella valutazione è omessa.

Nella valutazione manca la verifica del traffico indotto dalla fase di cantiere e soprattutto dall'attività sulle strade afferenti l'area in esame. Si chiedono quindi a riguardo, delle indicazioni riferibili sui percorsi di collegamento alle strade principali usati dai mezzi di trasporto (pesanti) del materiale in ingresso e in uscita dall'area, per la fase di cantiere e per la fase di esercizio dell'opera; allo scopo di valutare l'effettiva incidenza dei livelli incrementali prodotti dai mezzi suddetti. Tali livelli, anche come sommatoria degli effetti del traffico esterno all'attività saranno confrontati con i limiti delle infrastrutture stradali secondo quanto indicato dal DPR n. 142 del 30 marzo 2004 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante da traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della Legge 26 ottobre 1995 n. 447".

Inoltre si indica che la valutazione necessita un approfondimento circa la verifica del criterio differenziale presso i ricettori più prossimi all'area di indagine.

Le integrazioni fornite hanno parzialmente soddisfatto quanto richiesto, si ritiene pertanto di prevedere alcuni prescrizioni nell'ambito del monitoraggio.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO DA AGENTI FISICI

Il progetto non segnala la presenza di sorgenti di radiazioni non ionizzanti nel territorio e nell'ambito di intervento.

Il progetto non segnala la presenza di sorgenti di radiazioni ionizzanti nel territorio e nell'ambito di intervento.

Il progetto non segnala impianti di illuminazione delle piste da sci o punti luce esterni ai locali di monte e di valle.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO PAESAGGISTICO

Per ridurre l'impatto ambientale i volumi delle stazioni di monte e di valle sono ridotti al minimo indispensabile necessario alla copertura dei meccanismi sensibili.

Le strutture portanti e le protezioni saranno realizzate con materiali e forme tipiche dei prodotti in commercio.

I colori previsti sono i seguenti:

- le strutture portanti delle stazioni, i sostegni e le rulliere di linea saranno necessariamente zincati per un'adeguata protezione anticorrosione e per una mimetizzazione "neutra" in tutte le stagioni;
- la cabina di comando a monte e di controllo a valle, prefabbricate in costruzione metallica, universalmente adottate per impianti di questa grandezza per ragioni di razionalità ed isolamento termico, saranno verniciate di bianco grigiastro RAL9002 e comunque in accordo a quanto prescritto dalla provincia di Vicenza.

IL COLLEGAMENTO ALLE PISTE ESISTENTI

La stazione di monte si attesta attorno a quota a 1172,80 m s.l.m. e per esigenze normative il sito dovrà essere rimodellato, con sterri e riporti, per rispettare la regolamentazione sui franchi verticali fra infrastruttura funiviaria e terreno.

Lasciato l'impianto, gli sciatori potranno imboccare un nuovo tracciato di collegamento che, sviluppandosi in direzione Ovest - Nord Ovest, consentirà loro di portarsi alla sommità delle piste esistenti.

Il tracciato, o corridoio definito in gergo tecnico "skiweg", ha lunghezza complessiva pari a 290 metri, sarà ottenuto con scavi e riporti, in modo da ricavare il piano sciabile desiderato. Inclinato verso valle del 2% per smaltire possibili accumuli di acqua, detto piano ha larghezza di ml. 15,00 e si rastrema nel tratto iniziale fino a ml. 2.30.

I raccordi di monte e di valle col terreno limitrofo saranno eseguiti con rampe alla pendenza massima di 30°, senza l'ausilio di opere di sostegno della scarpata.

La finitura della pista sarà a verde, con messa a dimora di specie erbacee autoctone, al pari di quanto ad oggi evincibile.

Dal punto di vista paesaggistico, Il territorio di Asiago è disciplinato, a livello sovracomunale, dal Piano d'Area dell'Altipiano dei Sette Comuni, dei Costi e delle Colline vicentine, adottato nel 2002 nell'ambito del PTRC e dalla successiva integrazione, a valenza paesaggistica, avvenuta nel 2013 e sintetizzata nell'Atlante ricognitivo del paesaggio regionale.

In particolare, la Regione considera l'area in oggetto di valenza ambientale e paesaggistica ma, al contempo, ne riconosce la valenza economica-turistica in quanto sede di un comprensorio storico dello sci da discesa



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

tanto che il PTRC la classifica tra gli ambiti di "riqualificazione per lo sci da discesa" con i seguenti obiettivi di qualità paesaggistica:

- riordino del sistema con attenzione ai cambiamenti climatici;
- improntare gli interventi alla sostenibilità ambientale e al rispetto dei caratteri paesaggistici del contesto;
- riordino delle infrastrutture esistenti soprattutto se insistono in contesti di pregio;

L'area del monte Kaberlaba si colloca a ridosso dell'abitato del comune di Asiago e concorre a formare la quinta di rilievi posta a sud.

La valutazione dell'impatto del nuovo impianto di risalita previsto dal progetto viene fatta rispetto ai seguenti elementi: a) componenti del paesaggio b) vulnerabilità della componente c) importanza/valore (culturale, paesaggistiche, ambientale) della componente d) obiettivi di qualità previsti dalla pianificazione per quella componente.

Dalle analisi riportate nel progetto emergono i seguenti aspetti:

1 - la struttura che esercita un maggior impatto sia visivo che materiale sulle componenti del paesaggio, orografia e prati stabili è la stazione di monte; il suo impatto risulta mitigato per il fatto di posizionarsi in prossimità di un nucleo edificato esistente. L'intervento a monte, rispetto alla restante parte di infrastruttura, risulta comunque percepibile in relazione al contesto paesaggistico e interessa elementi significativi del sistema paesaggistico pertanto, al fine di ridurre la percezione delle opere si sono adottate le seguenti misure di mitigazione:

- i movimenti terra che modificano l'orografia si sono adattati, per quanto possibile e nel rispetto delle norme di sicurezza relative agli impianti funiviari, all'andamento esistente del terreno evitando scarpate troppo ripide e adottando sistemazioni dolci anche se più estese;

- i nuovi manufatti edilizi della stazione di monte sono stati inseriti nel contesto paesaggistico del nucleo edilizio utilizzando, a rivestimento e schermatura delle strutture, materiali naturali e locali come il legno e la pietra calcarea;

- un aspetto positivo e di miglioramento dell'impatto visivo è costituito dal fatto che l'intervento prevede l'eliminazione di due tralicci elettrici rossi, grazie all'interramento di parte della linea elettrica esistente. Tali manufatti infatti vanno ad interferire con i coni visuali identificati come di pregio dalla pianificazione urbanistica e paesaggistica regionale. Il nuovo impianto invece non interferisce con tali coni visuali ed è ben percepibile solo in prossimità della stazione di monte, questo grazie al fatto che parte della linea di funi e piloni è schermata dalla macchia di abeti e grazie all'ondulazione del terreno che rende poco visibile la stazione di arrivo della seggiovia dalla strada che risale il monte.

Si chiedono chiarimenti in merito all'eventuale intervento di rinaturalizzazione da prevedere sulle aree lineari liberate dalle sciovie che vengono dismesse.

E' inoltre opportuno l'utilizzo di vegetazione arboreo-arbustiva per il mascheramento ed inserimento paesaggistico della stazione a monte, anche come ipotesi di parziale risarcimento rispetto alla superficie boscata eliminata e come intervento di connessione ecologica, fatto salvo il rispetto delle condizioni di sicurezza.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto. Si valuta positivamente l'integrazione fornita, che indicata fornitura e messa a dimora di vegetazione arboreo-arbustiva a scopo di inserimento paesaggistico e di connessione ecologica con il bosco esistente, prescrivendo l'impiego di almeno: n.4 *Fagus sylvatica* crf 18 - 20; n.4 *Sorbus aucuparia* crf 12-14; n.5 *Corylus avellana* H125-150; n.5 *Sambucus nigra* H 125-150; n.5 *Crataegus monogyna* H 125-150.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELL'IMPATTO VIABILISTICO

Le tre principali vie di accesso all'area sono:



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

- S.P. 349 "del Costo", che proveniente da Piovene Rocchette si dirige verso Trento toccando il territorio comunale solo nella sua parte centro-occidentale;

- S.P. 72 "della Fratellanza" che raggiunge Asiago proveniente da Bassano del Grappa;

- S.P. 76 "della Valgadana" che congiunge la stessa Asiago a Gallio.

Le problematiche principali collegate al traffico di accesso all'Altopiano di Asiago, riguardano l'attraversamento dei centri abitati collocati lungo le principali direttrici di accesso, che soprattutto durante la stagione turistica, sono accentuate dal forte incremento del traffico dovuto al turismo giornaliero.

La principale via di accesso alla zona di partenza del comprensorio del Kaberlaba prevede la percorrenza della S.P 349 del Costo, attraverso gli abitati di Treschè Conca e Canove.

Per chi arriva da Bassano è invece necessario arrivare in prossimità del centro di Asiago percorrendo parte di Via Matteotti e di Via Garibaldi.

Si calcolano di seguito le aree di sosta necessarie per l'area sciabile del Kaberlaba, così come indicato dall'art. 9 - Titolo II - della Relazione generale del Piano Regionale Neve.

Numero di sciatori

$P = \text{Superficie totale piste} * 50 \text{ sc/ha} = 16,6 \text{ ha} * 50 \text{ sc/ha} = 830 \text{ sciatori}$

Numero autoveicoli

$V = \text{Sciatori presenti/sciatori per veicolo} = 830 \text{ sc} / 3 \text{ sc/veicolo} = 277 \text{ veicoli}$

Superficie posti auto richiesta

$S = \text{Numero di veicoli} * 12 \text{ m}^2 / \text{veicolo} = 277 * 12 = 3 \text{ 324 m}^2$

La superficie destinata a parcheggio a disposizione degli utenti del Comprensorio risulta pari:

Superficie disponibile = 12 925 m² > S = 3 324 m²

L'incremento di traffico di mezzi pesanti da e per l'area nella fase di cantiere, può essere stimato in 2 o 3 mezzi giornalieri per una durata di circa 6 mesi, qual è il tempo ragionevole di costruzione dell'impianto. Si potranno avere dei picchi fino a 10 – 15 mezzi giornalieri in occasione di getti e montaggi.

Non sono previsti interventi sulla viabilità o sui parcheggi a seguito del nuovo assetto impiantistico.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DELLE RISORSE NATURALI, FLORA, FAUNA

Le aree interessate dagli interventi risultano all'esterno dell'area SIC/ZPS Altopiano dei Sette Comuni IT3220036 (il punto più vicino è a circa 1.8 km) e dunque gli interventi, presumibilmente, non avranno effetti significativi sulla salvaguardia degli habitat Natura 2000.

L'uso del suolo dell'area di studio è stato indagato tramite la Carta della Copertura del Suolo del Veneto (Regione Veneto, 2009), da cui risulta che le aree su cui insiste l'intervento sono classificate come:

- 3.1.2.2.1 - Formazione antropogena di conifere

- 3.2.1.2 - Pascoli di pertinenza di malga

Dal punto di vista della vegetazione forestali, nell'area oggetto di intervento è indicata la presenza di una "Formazione antropogena di conifere", nello specifico di una "Pecceta su faggeta montana tipica esalpica". La pecceta secondaria montana è la tipologia più diffusa, a causa dell'origine post-bellica dei soprassuoli che derivano da rimboschimenti artificiali. Questi popolamenti che nella maggior parte dei casi hanno un'età di circa 90-100 anni presentano struttura coetaneiforme, densità variabili in funzione degli interventi pregressi e spesso hanno problematiche connesse all'avvio del processo di rinnovazione

Accanto all'Abete rosso entra spesso l'Abete bianco in forma minoritaria e il Faggio nel piano dominato. Il sottobosco è costituito prevalentemente da specie erbacee indicatrici di acidificazione e da muschi; dove la copertura è meno densa è abbondante Lonicera nigra.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

La densità risulta essere variabile, sia in relazione a recenti interventi selvicolturali sia alla presenza di un'area oggetto di schianti circa una decina di anni fa. Poco a destra dell'area interessata si segnala la presenza di piccole porzioni occupate da un ceduo invecchiato di Faggio. Il limite della vegetazione legnosa è segnato da formazioni di pino mugo, di diversa composizione a seconda del grado di evoluzione del substrato".

Rispetto alle cenosi erbacee il paesaggio tipico della conca centrale di Asiago è la presenza di estese aree prative, presenti soprattutto in relazione alla presenza di attività primarie particolarmente diffuse nelle aree morfologicamente più idonee. In ragione della vocazione fortemente zootecnica del settore primario della zona tali aree sono gestite o come prato stabile o come pascolo. Nell'area oggetto di intervento, sono presenti esclusivamente superfici erbose utilizzate sia come prati scalciati che come pascoli inquadabili come Arrenatereti.

Le specie faunistiche potenzialmente presenti nell'area di indagine sono state individuate facendo riferimento a quanto riportato nella cartografia distributiva delle specie della Regione del Veneto di cui alla DGR 2200/2014 (riquadro E443N252).

IMPATTI

Gli effetti a carico della Vegetazione sono collegati principalmente alla necessità di eliminare la vegetazione forestale arborea ed arbustiva lungo la fascia occupata dalla nuova seggiovia in modo da garantirne il passaggio con i dovuti margini di sicurezza.

Il corridoio necessario è pari a 14 m e comporta una riduzione di superficie boscata quantificabile in circa 7500 m². Si sottolinea che nell'area non sono presenti habitat di particolare pregio.

Relativamente alla Fauna, l'eliminazione diretta di vegetazione naturale, anche se temporanea, può riflettersi anche sull'ambiente fisico e sulle popolazioni animali presenti, producendo disturbi nei vari ecosistemi del sito di intervento. L'impatto delle opere non risulta essere significativo in ragione dell'estensione e della tipologia delle aree coinvolte e della tipologia di opere proposta.

Sono opportune integrazioni/chiarimenti/approfondimenti relativamente a:

- area boscata eliminata: indicazione delle misure compensative adottate
- la tipologia delle operazioni di ingegneria naturalistica adottate, così come riportato in relazione.

Le integrazioni fornite hanno soddisfatto quanto richiesto.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.

CARATTERIZZAZIONE DEGLI IMPATTI SULLA SALUTE DEI LAVORATORI E DELLE PERSONE

Il progetto non affronta in modo esaustivo il tema della salute dei lavoratori e degli utenti.

Il progetto non affronta in modo esaustivo il tema delle opere provvisorie che, su terreni accidentati e morfologicamente articolati, possono richiedere modifiche del terreno funzionali all'avvicinamento dei mezzi meccanici e degli operai al punto di lavorazione.

Il progetto non affronta in modo esaustivo il tema delle opere permanenti necessarie all'accostamento all'impianto da parte del personale di servizio per normale manutenzione o dei mezzi di soccorso per interventi straordinari sugli utenti in fase di esercizio.

L'utilizzo del mezzo aereo, elicottero, menzionato nel capitolo del rumore, non appare sufficientemente dettagliato sia in termini quantitativi che di conseguente impatto ambientale e sulla salute dei lavoratori.

VALUTAZIONE

Non si ravvisano particolari elementi che evidenzino impatti aggiuntivi e significativi sull'ambiente determinati dall'intervento.



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

VALUTAZIONE FINALE D'IMPATTO

CONCLUSIONI

Il progetto in esame non si pone in contrasto ovvero in condizioni di interferenze rispetto ad altri piani, progetti o interventi in zone limitrofe, né questi ultimi possono interagire con l'intervento oggetto del parere.

Non si ravvedono condizioni di contrasto ovvero ostative circa i vincoli territoriali vigenti.

Il grado di approfondimento documentale, anche dopo l'invio delle specifiche integrazioni richieste, la tipologia degli elaborati e l'accuratezza degli elementi ivi riportati possono essere considerati adeguati alle finalità che il proponente intende conseguire.

Non si ritiene di richiedere ulteriori integrazioni, approfondimenti o chiarimenti di sorta.

Non sussistono osservazioni contrarie alla realizzazione del progetto.

La considerazione degli impatti, riferibili alle specifiche attività oggetto dell'istanza, porta a ritenere come il progetto non comporta ulteriori pressioni o effetti significativi per l'ambiente.

Parimenti il progetto non determina alcun impatto aggiuntivo significativo rispetto all'esercizio delle altre attività in atto, necessitando tuttavia di alcune specifiche prescrizioni al fine di consentire un adeguato monitoraggio post-operam finalizzato alla verifica dei dati progettuali proposti, in tema di rispetto delle mitigazioni ambientali proposte e/o prescritte.

Rispetto al territorio circostante l'iniziativa in esame va interpretata positivamente, sussistendo un'assenza di rischi ambientali, sanitari ed ecologici.

Tutto ciò premesso si esprime

PARERE FAVOREVOLE

al non assoggettamento alla V.I.A. con le prescrizioni di seguito citate.

- 1. La gestione delle terre e rocce da scavo prodotte durante la realizzazione delle opere dovrà essere effettuata secondo quanto previsto dalla vigente normativa.*
- 2. I rifiuti prodotti dalle opere di demolizione dovranno essere preliminarmente caratterizzati e verranno gestiti come da normativa del settore rifiuti.*
- 3. Gli automezzi di cantiere dovranno essere conformi alle più recenti norme di omologazione definite dalle direttive europee, e il livello di manutenzione dovrà essere garantito per tutta la durata del cantiere - i mezzi di cantiere dovranno arrecare la minor interferenza possibile con la viabilità ordinaria (evitare ore di punta) e per il contenimento delle polveri, effettuare in uscita dal cantiere la pulizia delle ruote con getti d'acqua o sistemi alternativi di pari efficacia. Dovrà essere garantita la pulizia delle strade pubbliche utilizzate in caso di fortuito imbrattamento.*
- 4. Al fine di limitare il rischio di rilascio di carburanti, lubrificanti ed altri idrocarburi nelle aree di cantiere dovranno essere predisposti i seguenti accorgimenti: eseguire le riparazioni ed i rifornimenti ai mezzi meccanici su area attrezzata e impermeabilizzata; controllare periodicamente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi.*
- 5. Al termine degli interventi, dovrà essere effettuato un monitoraggio post-operam dell'impatto acustico, mediante specifica indagine fonometrica, finalizzata sia alla verifica del rispetto dei limiti acustici di emissione e differenziali; del monitoraggio verrà avvertito preventivamente ed in forma scritta tanto il Comune quanto l'ARPAV e con questa dovranno essere concordate modalità e punti di rilevamento. Nel caso i valori non siano rispettati, dovranno essere messi in opera i correttivi necessari, concordati con Amministrazione comunale ed ARPAV, a cui, nel frattempo, saranno stati comunicati i risultati delle analisi. La verifica del criterio differenziale, considerate le potenziali criticità, dovrà avere particolare riferimento nei confronti del ricettore R3.*
- 6. In tema di inserimento paesaggistico stazione a monte, si prescrive l'impiego di almeno: n.4 Fagus sylvatica crf 18 - 20; n.4 Sorbus aucuparia crf 12-14; n.5 Corylus avellana H125-150; n.5 Sambucus nigra H 125-150; n.5 Crataegus monogyna H 125-150.*



PROVINCIA DI VICENZA

AREA SERVIZI AL CITTADINO E AL TERRITORIO

SETTORE AMBIENTE - SERVIZIO VIA

Partita IVA e Codice Fiscale: 00496080243

Domicilio fiscale e Uffici: Palazzo Godi - Nieve, Contra' Gazzolle 1 – 36100 VICENZA

7. In fase di presentazione del progetto definitivo, dovrà essere univocamente individuata la particella destinata al miglioramento boschivo, previo verifica della disponibilità con il Servizio Forestale competente.

A regime:

8. Sia effettuato un costante monitoraggio della vegetazione con frequenza almeno annuale e vengano redatti delle relazioni allo scopo. Si dovrà prevedere di sostituire tutte quelle piante che non hanno attecchito o che risultino malate.

Si ritiene inoltre di adottare le seguenti raccomandazioni:

- nel caso di ritrovamenti occasionali di rifiuti o serbatoi interrati contenenti idrocarburi (o altre sostanze chimiche) e nel caso di trasformatori elettrici se esistenti e si mettano in atto tutti i presidi ambientali atti a scongiurare ogni possibile contaminazione del suolo e dell'immediato sottosuolo.*
- preliminarmente all'avvio dei lavori la ditta dovrà relazionarsi con l'Amministrazione Comunale per eventuali autorizzazioni in deroga ai limiti di rumore con riferimento a specifiche fasi quali scavi e demolizioni.*

Vicenza, 21 marzo 2018

F.to Il Segretario
Dott.ssa Ingrid Bianchi

F.to Il Presidente
Andrea Baldisseri