

MARCO PELLEGRINI Dottore Forestale
Consulenze Forestali, Agrarie ed Ambientali

Via Monte Ortigara 56, 36012 Asiago (VI)
P. IVA: 03932830247
CF. PLLMRC83P11A465Q

e-mail: forestalepellegrini@gmail.com
PEC: m.pellegrini@conafpec.it
Tel. 347 3831988

**Dichiarazione di non necessità di Valutazione di Incidenza Ambientale -
Relazione Tecnica (Allegato E - DGR 1400/2017)**

Progetto:

*“Seggiovia quadriposto ad attacchi fissi PARTUT – KABERLABA e sistemazione
pista di raccordo”*



Asiago, 19/12/2017

Committente: Comune di Asiago

INDICE

1	PREMESSA	3
2	DESCRIZIONE DEL PROGETTO	4
2.1.1	<i>Motivazioni e finalità</i>	4
2.1.2	<i>Descrizione sintetica dell'intervento</i>	4
2.1.3	<i>Localizzazione dell'intervento</i>	8
2.2	Identificazione e misura effetti	10
3	IDENTIFICAZIONE DEI SITI NATURA 2000 POTENZIALMENTE INTERESSATI	14
3.1	SIC IT 3220002 "Granezza"	14
4	IDENTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI CON RIFERIMENTO AGLI HABITAT, HABITAT DI SPECIE E SPECIE DELL'AREA DI INTERESSE	15
4.1	Possibili effetti sugli Habitat e sugli Habitat di specie	15
4.2	Possibili effetti sulle specie	16
5	CONCLUSIONI	19

1 PREMESSA

Gli interventi oggetto della presente valutazione rientrano in un ampio progetto di riqualificazione, sviluppo e potenziamento della 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.

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.

Secondo quanto espresso al paragrafo 3 dell'art. 6 della Direttiva 92/43/Cee la valutazione dell'incidenza è necessaria per "qualsiasi piano o progetto non direttamente connesso e necessario alla gestione" dei siti della rete Natura 2000 "ma che possa avere incidenze significative su tali siti, singolarmente o congiuntamente ad altri piani e progetti" tenendo conto degli obiettivi di conservazione dei medesimi siti.

Perché un piano possa essere considerato "direttamente connesso o necessario alla gestione del sito", la "gestione" si deve riferire alle misure gestionali ai fini di conservazione, mentre il termine "direttamente", si riferisce a misure che sono state concepite unicamente per la gestione a fini conservazionistici di un sito e non in relazione a conseguenze dirette e indirette su altre attività (Commissione Europea - Dg Ambiente, 2001).

Inoltre secondo quanto espresso al paragrafo 2.2 della Guida Metodologica in Allegato A alla DGR 1400/2017 la valutazione di incidenza non è necessaria per i piani, progetti e interventi per i quali sia dimostrato tramite apposita relazione tecnica che non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

La presente relazione tecnica ha la finalità di dimostrare come le trasformazioni territoriali connesse al progetto "*Seggiovia quadriposto ad attacchi fissi PARTUT – KABERLABA e sistemazione pista di raccordo*" non generino possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

2 DESCRIZIONE DEL PROGETTO

2.1.1 Motivazioni e finalità

Il progetto oggetto della presente valutazione rientra in un ampio intervento progettuale di riqualificazione, sviluppo e potenziamento della zona sciabile di Kaberlaba (Comune di Asiago).

2.1.2 Descrizione sintetica dell'intervento

Il progetto di riqualificazione dell'area prevede essenzialmente 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. Tali spostamenti sono dettati da vincoli catastali presenti nell'area di intervento.

La nuova linea interseca l'asse della sciovia Kaberlaba Est, di cui è prevista la dismissione al fine di evitare l'interferenza dei due tracciati e di razionalizzare ed ottimizzare il sistema degli impianti.

Per permettere un miglior collegamento dell'arrivo della nuova seggiovia con le piste presenti è prevista anche la dismissione della sciovia Casa Rossa, il cui asse attraversa nella parte finale il nuovo tracciato di collegamento in progetto.

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.

Le stazioni sono di nuova concezione, con ingombri ridotti per un miglior inserimento nell'ambiente.

L'organo motore è alloggiato nella stazione di monte, mentre la stazione di valle è di rinvio e tensione. In considerazione dello svolgimento di servizio anche durante la stagione estiva, si prevede l'adozione di alcuni veicoli dotati di ganci porta biciclette omologati. La progettazione dell'impianto è stata eseguita seguendo i dettami della vigente normativa ed in particolare il Decreto Ministeriale 16 novembre 2012 n. 337 "Disposizioni e prescrizioni tecniche per le infrastrutture degli impianti a fune adibiti al trasporto di persone. Armonizzazione delle norme e delle procedure con il decreto legislativo 12 giugno 2003, n. 210, di attuazione della direttiva europea 2000/9/CE".

Il rilascio delle autorizzazioni necessarie per la realizzazione dell'opera è disciplinato dalla Legge della Regione Veneto 21 novembre 2008 n. 21.

E' inoltre prevista la realizzazione di una 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.

Per la localizzazione degli interventi si rimanda alla tavola 1623-104-A "Inquadramento" allegata al progetto.

Di seguito si riporta uno schema indicativo degli interventi in progetto (Figura 1).

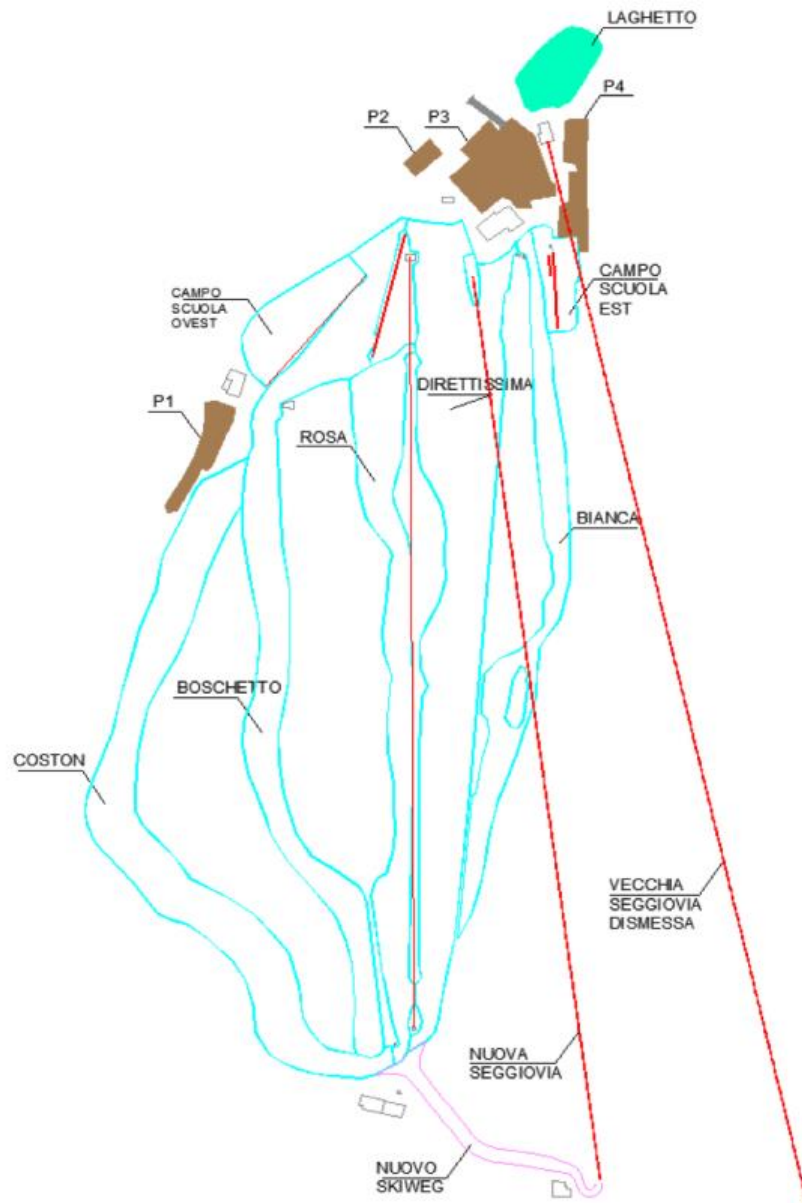


Figura 1 – rappresentazione schematica degli interventi di progetto

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

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

La stazione di partenza è posta in località "Partüt", a quota fune 999,10 m s.l.m., tra le stazioni di partenza delle sciovie Kaberlaba Ovest ed Est, mentre la stazione di arrivo è situata a 1178,60 m s.l.m. , in prossimità della località Case Kaberlaba.

Presso la stazione di monte è prevista la sistemazione del terreno al fine di realizzare l'area di sbarco degli sciatori in conformità alle prescrizioni della vigente normativa. A lato del rinterro realizzato, 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 sarà ricavata dalla formazione dello skiweg.

La realizzazione delle aree di imbarco e sbarco nel rispetto del citato D. M. 337/2012 richiede presso la stazione di valle interventi minimi di movimentazione del terreno. L'entità del riporto è, infatti, stimato in circa 150 m³ di terreno; l'entità dello sterro in circa 300 m³.

Tutta l'area sarà oggetto di alcune operazioni di ingegneria naturalistica (rilevati, rinterri, inerbimenti...), al fine di favorire il flusso degli sciatori ed armonizzare al meglio le strutture impiantistiche con i manufatti architettonici e le preesistenze della zona.

Al fine di salvaguardare lo scenario ambientale, i raccordi tra il terreno esistente e la nuova conformazione saranno addolciti e, per quanto possibile, configurati in modo da apparire il più naturale possibile e come "logiche continuità morfologiche".

Nella progettazione della linea funiviaria, ed in particolare nel posizionamento dei sostegni, si è posta particolare attenzione a seguire l'andamento orografico del tracciato, al fine di contenere l'altezza della seggiovia dal terreno, sia per facilitare eventuali operazioni di soccorso in linea, che per limitarne l'impatto visivo.

L'asse della nuova seggiovia interseca la linea dell'esistente sciovia "Direttissima Kaberlaba est" di cui è prevista, come accennato, la dismissione.

Stazione di valle

La stazione di valle, del tipo di rinvio – tenditrice, è costituita essenzialmente da un carrello tenditore portante la puleggia di rinvio Ø 5,30 m scorrevole su un telaio ancorato, mediante tirafondi, ad un pilastro centrale in calcestruzzo faccia a vista.

Le strutture metalliche saranno zincate, salvo gli organi meccanici in movimento o quelli che, per motivi tecnici, non possono essere verniciati.

Il tiro dell'anello di fune viene trasmesso alla struttura portante fissa della stazione da un sistema idraulico costituito da un cilindro con relativo pistone lavorante a compressione e da una centralina idraulica di comando e controllo. Opportuni finecorsa segnalano le posizioni estreme sia del cilindro idraulico che della slitta di tensione.

Per agevolare l'imbarco degli sciatori, saranno installati un cancelletto ad apertura cadenzata, sincronizzato con la velocità dell'impianto, ed un tappeto mobile di lunghezza regolamentare.

La cabina di controllo, nella quale sono alloggiate le apparecchiature elettriche di controllo e comunicazione dell'impianto, nonché quelle della centralina di tensione idraulica e del tappeto di imbarco, è posta sul lato salita della stazione, in posizione tale da permettere il controllo del flusso dei passeggeri e della linea.

Stazione di monte

La stazione di monte è motrice e d'ancoraggio. Essa è costituita da una stele centrale in calcestruzzo faccia a vista (fuoriuscente dal plinto di fondazione interrato) alla cui sommità è ancorato, mediante tirafondi, un telaio metallico portante il macchinario con la puleggia motrice e le rulliere di avanzamento.

Sul telaio dell'argano sono fissati, oltre alla puleggia motrice Ø 5,30 m, il riduttore principale, il motore elettrico asincrono, i freni di servizio e di emergenza con la relativa centralina idraulica di controllo, il gruppo di recupero ad azionamento indipendente e trasmissione idrostatica, 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, in posizione tale da permettere la massima visibilità sia verso la linea che verso il piano stazione e sarà dotata di WC chimico.

I locali per l'alloggiamento delle apparecchiature di azionamento della seggiovia e quelli di pertinenza della cabina di trasformazione MT/bt, necessaria per l'alimentazione elettrica degli impianti, saranno ricavati sotto la cabina di comando, a lato del rinterro realizzato, risultando così parzialmente interrati.

Per ridurre l'impatto ambientale i volumi delle stazioni 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 normalmente in commercio.

COLLEGAMENTO ALLE PISTE ESISTENTI

Come anticipato nel paragrafo introduttivo, la stazione di monte si attesta attorno a quota a 1172,80 m s.l.m. (quota fune 1178,60 m s.l.m.), in prossimità di località Case Kaberlaba.

Per esigenze normative il sito dovrà essere rimodellato, consentendo il rispetto dei franchi verticali fra infrastruttura funiviaria e terreno. Detta modellazione comprende anche l'area di sbarco ed il successivo tratto in pendenza, realizzato per favorire l'allontanamento degli sciatori dall'impianto stesso.

Lasciato quindi 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.

Da questo punto baricentrico, in considerazione del fatto che si prevede la dismissione della sciovia "Casa Rossa", sarà possibile scendere a valle scegliendo liberamente la pista da imboccare tra quelle esistenti.

La nuova infrastruttura, di lunghezza complessiva pari a 290 metri lineari, inclusivi del piano di sbarco e della discenderia, sarà ottenuta movimentando opportunamente il suolo mediante scavi e riporti, in modo da ricavare il piano sciabile desiderato. Inclinato verso valle del 2% per smaltire possibili accumuli di acqua, detto piano conta una larghezza di ml. 15,00 su quasi tutto il suo tracciato, tranne il tratto iniziale dove si rastrema progressivamente fino a ml. 2.30, ossia la larghezza della corsia di sbarco degli sciatori.

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 ovviamente a verde, con messa a dimora di specie erbacee autoctone, al pari di quanto ad oggi evincibile.

La livelletta vedrà la pendenza iniziale della discenderia intorno al 15% (valore minimo di legge), a seguire un tratto di lunghezza 25 metri con pendenza del 5% e curva planimetrica a gomito per poi imboccare un secondo tratto che inizia con la successiva curva a sinistra che immette nel rettilineo terminale dove la pendenza vale il 13% circa per i primi 30 m per poi assumere un valore costante intorno al 10 %.

Vale la pena osservare che, esclusi il piano di sbarco e la discenderia dell'impianto regolati normativamente dal Decreto Infrastrutture (Decreto Ministeriale 16 novembre 2012 n. 337), la rimanente parte del collegamento misura circa 275 m e copre un dislivello di circa 28.30 m, con pendenza media del 10.3 %.

Si tratta, in sostanza, di un'opera realizzata per permettere il trasferimento degli sciatori e non la loro evoluzione: si tratta, in realtà, di ciò che viene definito in gergo tecnico "skiweg".

L'art. 34 della Legge delle Regione Veneto 21 novembre 2008, n. 21 "Disciplina degli impianti a fune adibiti a servizio pubblico di trasporto, delle piste e dei sistemi di innevamento programmato e della sicurezza nella pratica degli sport sulla neve" afferma che nei tratti dove la pendenza della pista non supera il quindici per cento, sono ammesse larghezze inferiori a 20 metri ma superiori a 10 metri. La misura scelta di m 15,00 trova dunque una ragione normativa sostenibile.

Oltretutto, un suo ulteriore allargamento comporterebbe dei movimenti terra sensibilmente superiori, non conferendo vantaggi pratici di pari tenore.

Il franco verticale libero è invece sempre superiore a metri 3,50

POTENZIAMENTO DELL'IMPIANTO DI INNEVAMENTO

La stazione sciistica del Kaberlaba è dotata di un impianto di innevamento artificiale realizzato verso il 1980. Si tratta di un impianto che è stato parzialmente potenziato e modificato nel corso della sua vita.

I pozzetti per i cannoni sono disposti essenzialmente lungo lo sviluppo della pista "Direttissima", pur servendo parzialmente anche il settore ovest del comprensorio.

All'altezza dello sbarco della sciovia "Kaberlaba Ovest", esiste un pozzetto di intercettazione della linea di adduzione dell'acqua e dell'aria (l'impianto prevedeva inizialmente un compressore centralizzato) da dove partono i tubi che raggiungono lo sbarco della vecchia seggiovia dismessa.

In sostanza la rete copre già la pista "Direttissima" ed il nuovo skiweg. Tuttavia, i materiali posati all'epoca risultano spesso deteriorati e/o mal posizionati rispetto ai nuovi criteri di progettazione. Inoltre, presso i pozzetti gli stacchi per l'aria, per l'acqua ed il quadro elettrico con le prese sono in superficie e bene in vista.

Verrà quindi sostituita la vecchia architettura, posando nuova condotta in ghisa duttile con giunti anti-sfilamento, affiancata da una tubazione per i cavidotti elettrici di potenza e da un'altra tubazione dedicata ai segnali di controllo.

In fase di realizzazione dei lavori verrà proposto ai Proprietari la rimozione delle infrastrutture esistenti non più necessarie perché sostituite dalle nuove opere, anche al fine di ridurre l'impatto dell'intervento sull'ambiente.

L'origine degli impianti è presso un pozzetto preesistente posto nell'area della stazione di partenza della seggiovia, dove recapitano la coppia di pompe installate nei pressi del laghetto artificiale di emungimento.

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. Detti cannoni saranno poi gestiti e telecontrollati dalla centralina di monitoraggio già in essere.

Iavidotti come i pozzetti saranno completamente interrati. 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.

L'esecuzione dell'intervento inoltre si traduce quindi in una serie di azioni che possono essere così sintetizzate:

- trasporto, carico e scarico di materiali;
- perimetrazione e preparazione aree di cantiere;
- stoccaggio di materiali e attrezzature;
- realizzazione delle opere;
- sistemazione e pulizia dell'area.

2.1.3 Localizzazione dell'intervento

L'area di intervento si colloca nel versante Nord del Monte Kaberlaba, in un'area già caratterizzata dalla presenza di numerosi impianti di risalita.

L'area oggetto d'intervento non ricade all'interno di alcun sito della Rete Natura 2000 (Figura 2), si trova a circa 1,8 km dal confine occidentale del sito più vicino, il SIC IT322002 "Granezza".

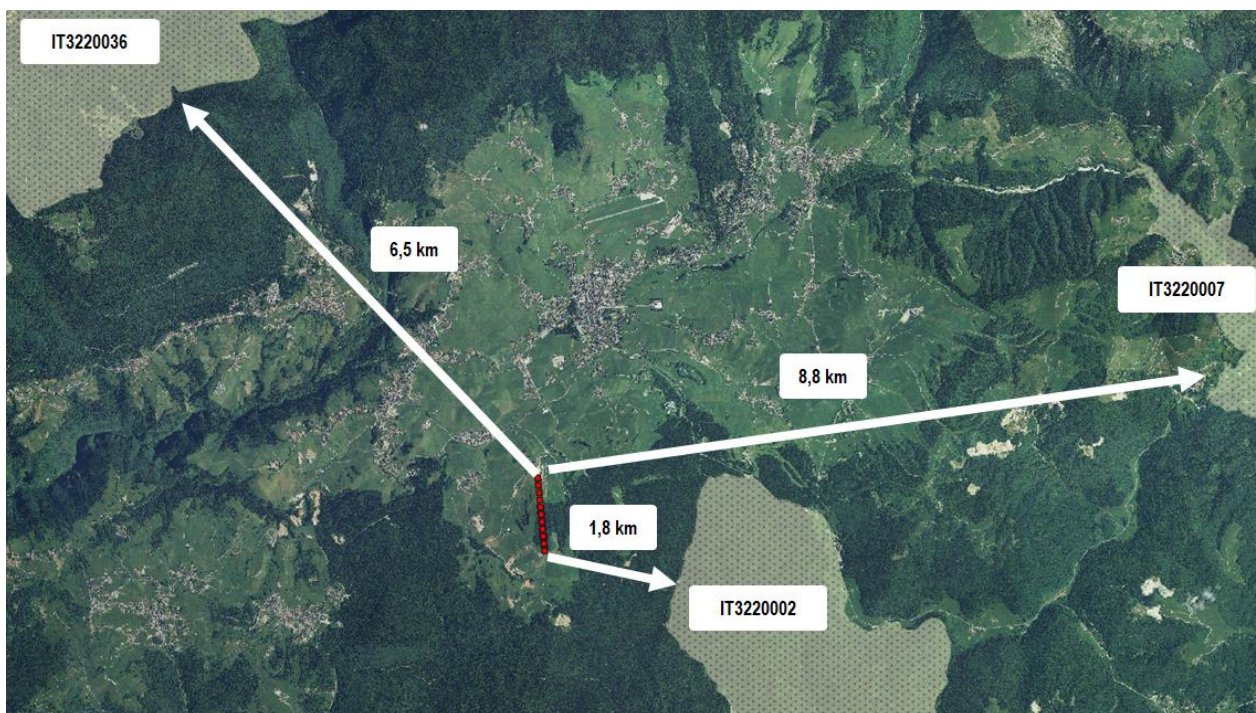


Figura 2 - Posizionamento dell'intervento rispetto ai siti della Rete Natura 2000

L'uso del suolo dell'area di studio è stato indagato tramite la Carta della Copertura del Suolo del Veneto (Regione Veneto, 2009).

Di seguito si riporta un estratto della Carta di uso del suolo con rappresentata l'area di intervento in cui si evidenzia 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

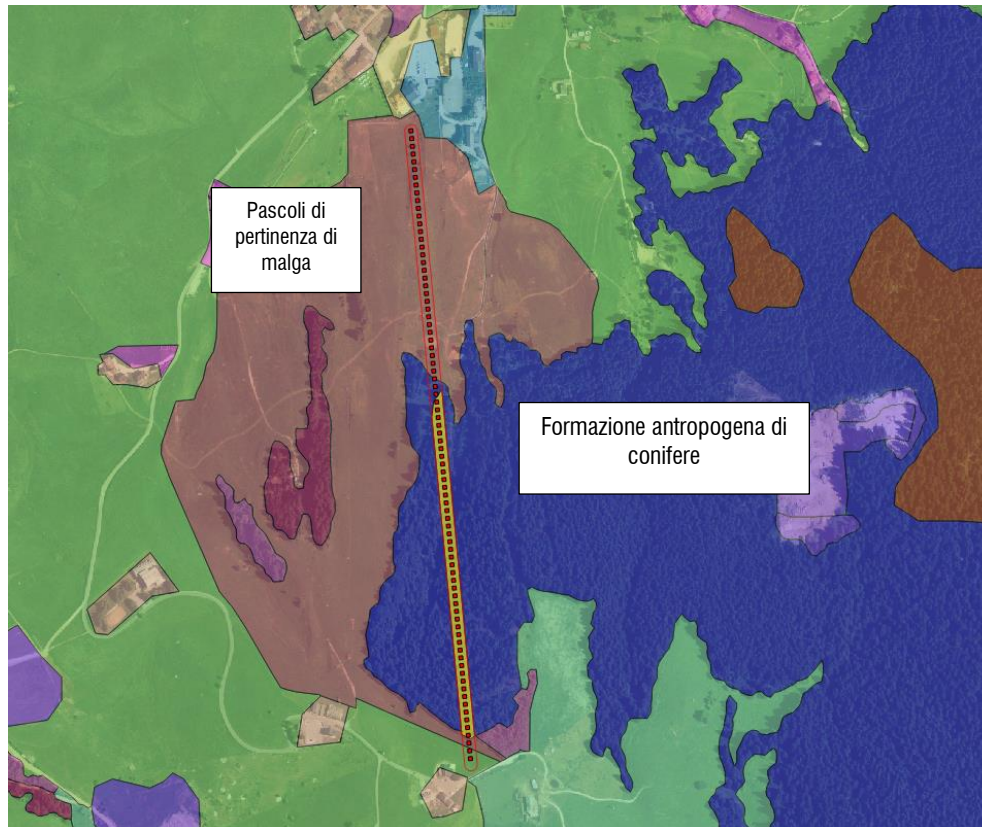


Figura 3 – localizzazione dell'intervento rispetto alla carta di uso del suolo (Regione Veneto, 2009)

Analizzando la carta delle tipologie forestali (di cui si riporta un estratto in Figura 4) 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".

Altre tipologie indicate nell'area circostante (anche se non interessate direttamente dall'intervento) sono l'Abietetto esomesalpico montano e la Faggeta tipica esalpica.

Dopo il rilievo sul campo della superficie forestale attraversata dal nuovo impianto, si segnala la presenza di un soprassuolo ascrivibile alla Pecceta secondaria montana che come già detto ha un'origine legata ai rimboschimenti che hanno riguardato tutta l'area negli anni '20 e '30 per ripristinare i popolamenti danneggiati dalla Prima Guerra Mondiale.

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. Si segnala infine la presenza ancora visibile sedime della vecchia slittovia che negli anni '30 saliva sul Kaberlaba. La rinnovazione risulta essere particolarmente abbondante soprattutto in corrispondenza dei margini del bosco.

Nell'area oggetto di intervento, sono presenti superfici erbose utilizzate come prati sfalciati inquadrabili come Arrenatereti.

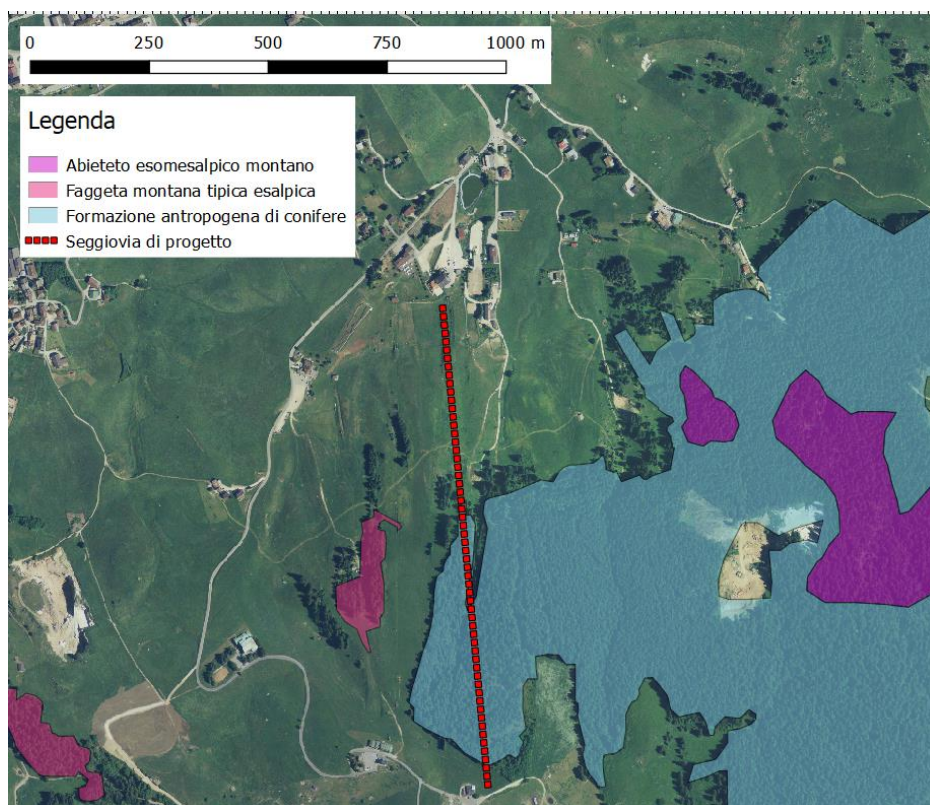


Figura 4 - estratto della carta delle tipologie forestali con indicata la localizzazione del nuovo impianto

2.2 Identificazione e misura effetti

L'analisi degli effetti conseguenti il progetto di "Seggiovia quadriposto ad attacchi fissi PARTUT – KABERLABA e sistemazione pista di raccordo" è avvenuta mediante l'analisi dei fattori di pressione elencati in Allegato B della DGR 2299/2014 che riprende l'elenco introdotto con la decisione di esecuzione della Commissione 2011/484/UE.

Si riportano di seguito le macro-tipologie di attività che hanno determinato la necessità di intervento:

Codice	Descrizione
G02.02	Complessi sciistici

In particolare le attività necessitano dei seguenti interventi:

Codice	Descrizione
D01.01	Sentieri, piste, piste ciclabili (incluse piste e strade forestali non asfaltate)
D02.01	Elettrodotti, linee elettriche e linee telefoniche
E06	Altri tipi attività di urbanizzazione - sviluppo residenziale, commerciale, industriale e attività similari

Gli interventi, comportano, almeno potenzialmente, i fattori di perturbazione riportati nel seguente schema:

Codice	Descrizione
B02.02	Disboscamento (taglio raso, rimozione di tutti gli individui)
B02.03	Rimozione - pulizia - del sottobosco
G01.03.01	Attività con veicoli motorizzati su strada
G01.03.02	Attività con veicoli motorizzati fuori strada
G01.06	Sci, sci alpinismo, sci fuori pista, sci escursionismo
G05.11	Lesioni o morte da impatti con infrastrutture o veicoli
J03.01	Riduzione o perdita di strutture e funzioni di habitat e habitat di specie

Con il fattore “G01.03.02 - Attività con veicoli motorizzati fuori strada” si intende considerare i mezzi che opereranno in cantiere nella realizzazione delle opere. Nella seguente tabella vengono infine elencati i fenomeni di inquinamento che si possono generare dai fattori perturbativi precedentemente riportati.

Tabella 1 Fenomeni di inquinamento associati alla realizzazione dell'intervento.

Codice	Descrizione	fattori A-G-J che li hanno determinati
H01.03	Altre fonti puntuali di inquinamento delle acque superficiali	G01.03.01, G01.03.02
H04.03	Altri inquinanti dell'aria	G01.03.01, G01.03.02
H05.01	Presenza di immondizia e altri rifiuti solidi	G01.03.02
H06.01.01	Inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari	G01.03.01, G01.03.02
H06.02	Inquinamento luminoso	G01.03.02
H06.04	Inquinamento elettromagnetico	G02.02

2.2.1.1 Area di influenza dei fattori di pressione

I fattori identificati dalle lettere A, B, C, D, E, F, G e J manifestano i propri effetti in corrispondenza dell'area di intervento. Nel caso in esame si tratta dei seguenti fattori perturbativi:

Codice	Descrizione
B02.02	Disboscamento (taglio raso, rimozione di tutti gli individui)
B02.03	Rimozione - pulizia - del sottobosco
G01.03.01	Attività con veicoli motorizzati su strada
G01.03.02	Attività con veicoli motorizzati fuori strada
G01.06	Sci, sci alpinismo, sci fuori pista, sci escursionismo
G02.02	Complessi sciistici
G05.11	Lesioni o morte da impatti con infrastrutture o veicoli
J03.01	Riduzione o perdita di strutture e funzioni di habitat e habitat di specie

I fenomeni di inquinamento determinati dai fattori di pressione sopra elencati, come descritto nella precedente Tabella sono i seguenti:

Codice	Descrizione
H01.03	Altre fonti puntuali di inquinamento delle acque superficiali
H04.03	Altri inquinanti dell'aria
H05.01	Presenza di immondizia e altri rifiuti solidi
H06.01.01	Inquinamento da rumore e disturbi sonori puntuali o irregolari
H06.02	Inquinamento luminoso

Di seguito si definiscono le superfici di influenza di questi fattori perturbativi.

H01.03 - Altre fonti puntuali di inquinamento delle acque superficiali

Il fattore consiste nella modificazione delle caratteristiche di qualità fisico-chimica dell'acqua, provocate dalle attività costruttive, e/o dallo scarico di sostanze inquinanti derivanti dalle lavorazioni. Si tratta di un fenomeno occasionale legato ad eventi accidentali con conseguente dispersione di sostanze inquinanti.

Nel caso specifico il rischio risulta connesso principalmente alle attività per la realizzazione delle opere ed il fattore può essere contenuto attraverso la predisposizione di adeguate precauzioni in fase di cantiere ed è comunque limitato alle immediate pertinenze dell'area di intervento.

Si segnala inoltre che l'intervento non si colloca nelle vicinanze di corpi idrici superficiali.

H04 - Inquinamento atmosferico e inquinanti aero-dispersi

H04.03 - Altri inquinanti dell'aria

Le altre forme di inquinamento atmosferico sono dovute ai gas di scarico dei mezzi impiegati in cantiere ed alla dispersione di polveri associata al transito dei mezzi ed alla movimentazione di materiali. Sia l'emissione di gas di scarico che la dispersione di polveri interessano solamente le immediate pertinenze dell'area di intervento.

La dispersione di polveri riveste un maggiore interesse in quanto interagisce direttamente con le specie vegetali per effetto del ricoprimento delle lamine fogliari che comporta una temporanea riduzione della capacità fotosintetica. Il fenomeno coinvolge le immediate vicinanze delle aree in lavorazione ad una distanza che può essere stimata nell'ordine di alcune decine di metri.

Nel caso specifico, tale inquinamento, in ragione dell'entità dei mezzi impiegati e delle movimentazioni di materiale necessarie, nonché della limitata temporalità, non appare avere effetti sulle componenti ambientali e comunque è limitato alle immediate pertinenze dell'area di intervento.

H05 Inquinamento del suolo e rifiuti solidi (esclusi gli scarichi)

H05.01 Presenza di immondizie e altri rifiuti solidi

Il fattore perturbativo associato all'inquinamento del suolo rappresenta un fenomeno che non costituisce una conseguenza della normale operatività della fase di cantiere, ma si può verificare in seguito a spandimenti accidentali di sostanze inquinanti sul suolo. L'organizzazione corretta del cantiere costituisce di per sé un elemento in grado di limitare se non escludere il fenomeno, che in ogni caso risulta spazialmente limitato alle pertinenze delle aree di lavorazione.

La presenza di rifiuti solidi è invece un aspetto che si pone laddove ci sono cospicui movimenti di materiale che necessitano di un sistema di gestione razionale. Nel caso specifico i movimenti terra necessari nell'ambito dei lavori hanno entità modeste come indicato nella descrizione progettuale.

H06.01.01 Sorgente puntiforme o inquinamento acustico irregolare

Per individuare l'area influenzata dalle emissioni sonore si è considerata la propagazione del rumore prodotta dai macchinari tipicamente impiegati nelle attività che caratterizzano la realizzazione delle opere proposte, in considerazione dell'attenuazione del fenomeno al crescere della distanza.

L'obiettivo è quello di definire la distanza entro la quale il rumore decade al di sotto della soglia di disturbo che si attesta su valori prossimi a 50 dB(A). Al di sopra di questa soglia si osservano gli effetti del disturbo da rumore sulle specie della fauna selvatica (Reijnen e Thissen 1986, in Dinetti, 2000). L'attenuazione dovuta alla distanza (Att_{sfer}) tra la sorgente sonora e il ricettore, considerando una propagazione di tipo semisferico in campo libero, è data dalla formula:

$$Att_{sfer} = 20 \times \log(r / r_0) - 3$$

Dove:

Att_{sfer} = attenuazione dovuta alla distanza (dBA);

r = distanza tra sorgente e recettore (m);

r_0 = distanza di riferimento, in genere 10 m.

Nella seguente Tabella 1 si riportano i valori di attenuazione atmosferica del rumore riferiti ai macchinari più rumorosi utilizzati per la realizzazione delle opere di progetto.

Tabella 1 propagazione del rumore in campo libero

Macchina operatrice	Distanza dalla sorgente (m)	50	100	200	300	400	500	750	1000
	Attenuazione	11	17	24	27	30	31	35	37
	Rumore alla fonte(dBA)	Rumore attenuato a distanza dalla sorgente (dBA)							
Autocarro	80	69	63	56	53	50	49	45	43
Pala Meccanica	75	64	58	51	48	45	44	40	38
Escavatore	90	79	73	66	63	60	59	55	53
Escavatore con martellone	96	80	74	61	64	61	60	56	54
Ruspa	95	84	78	71	68	65	64	60	58

É opportuno notare che i dati riportati in tabella si riferiscono ad una propagazione sonora in campo libero. Nella realtà, invece, il livello sonoro decade col crescere della distanza più rapidamente di quanto previsto dalle relazioni matematiche. Le cause principali di questo fenomeno sono la presenza di vegetazione tra sorgente e ricevente, effetti di natura meteorologica o barriere naturali e orografia del terreno.

In particolare la vegetazione esercita un notevole effetto di attenuazione del livello sonoro e la presenza di ampie masse di vegetazione (foresta con sottobosco fitto e persistente) tra la sorgente sonora e il ricevitore permette l'attenuazione di 5-6 dBA per ogni 100 m di massa vegetale densa). Ipotizzando un'attenuazione media di 4 dBA per ogni 100 m si ottengono i valori riportati nella seguente Tabella 2.

Tabella 2 propagazione del rumore in presenza di vegetazione e/o barriere naturali e artificiali.

Macchina operatrice	Distanza dalla sorgente (m)	50	100	200	300	400	500	750	1000	1500	2000
	Attenuazione	13	21	32	39	46	51	65	77	100	123
	Rumore alla fonte (dBA)	Rumore attenuato a distanza dalla sorgente (dBA)									
Autocarro	80	67	59	48	41	34	29	15	3	-	-
Pala Meccanica	75	62	54	43	36	29	24	10	-	-	-
Escavatore	90	77	69	58	51	44	39	25	13	-	-
Escavatore con martellone	96	83	75	64	57	50	45	31	19	-	-
Ruspa	95	82	74	63	56	49	44	30	18	-	-

Considerate le condizioni di possibilità di propagazione sonora delle zone di intervento, considerata la tipologia e la dimensione dei macchinari utilizzati, e considerato il livello di inquinamento acustico già presente, si può in modo prudenziale ipotizzare che il rumore decada al di sotto della soglia di disturbo per la fauna selvatica ad una distanza di 600 m.

H06.02 Inquinamento luminoso

Il fattore perturbativo associato all'inquinamento luminoso rappresenta una conseguenza nella normale fase di esercizio di infrastrutture viarie. I disturbi prodotti dall'inquinamento luminoso comprendono alterazioni del comportamento, del ciclo riproduttivo e delle migrazioni soprattutto a carico di insetti, tra cui falene e lucciole, di invertebrati, rane, salamandre, tartarughe e pesci vari, avifauna ed altri mammiferi. Nel caso specifico considerata l'entità e la tipologia degli interventi e l'entità dell'inquinamento luminoso già presente non vi sono effetti di aumento dell'inquinamento luminoso della zona.

3 IDENTIFICAZIONE DEI SITI NATURA 2000 POTENZIALMENTE INTERESSATI

Le aree interessate dal progetto di “*Seggiovia quadriposto ad attacchi fissi PARTUT – KABERLABA e sistemazione pista di raccordo*” non si trovano all’interno di alcun Sito di Importanza Comunitaria o Zona di Protezione Speciale. Considerando su larga scala l’area interessata dal progetto, si segnala la presenza, pur ad una certa distanza, delle seguenti aree della Rete ecologica “Natura 2000”, istituite dalla Regione Veneto in adempimento delle Direttive “Habitat” (Dir. 92/43/CEE) e “Uccelli” (Dir. 79/409/CEE e s.m.i.):

- Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT3220002 “Granezza” localizzato 1,8 km a SE dell’area di intervento;
- Sito SIC / ZPS IT3220036 “Altopiano dei Sette Comuni” localizzato 6,5 km a NO dell’area di intervento;
- Sito SIC IT3220007 “Fiume Brenta dal confine trentino a Cismon del Grappa” localizzato a 8,5 km a E dell’area di intervento.

Si riporta di seguito una breve descrizione del sito IT3220002 “Granezza” il più vicino all’area di intervento.

3.1 SIC IT 3220002 “Granezza”

Il SIC denominato “Granezza” ha un’estensione di 1.303 ha distribuiti tra i comuni di Asiago (450,96 ha), Lugo di Vicenza (0,15 ha) e Lusiana (852,07 ha) tutti localizzati all’interno dei confini della Provincia di Vicenza. Lo stesso sito ricade nella regione biogeografia Alpina con quote comprese tra i 1058 e i 1486 m s.l.m.

La scheda Natura 2000 riporta come caratteristiche del sito “Foreste miste a faggio e abeti, pascoli” definendolo a livello di qualità e importanza “Interessante per la fauna presente nel sito. Presenza di specie endemiche, rare e minacciate”.

Di seguito si riporta la tabella estratta dal formulario standard del sito riportante gli habitat presenti e la loro estensione:

Annex I – Tipi di habitat						Valutazione del sito			
Codice	PF	NP	Copertura [ha]	Cave [num]	Qualità dei dati	A B C D		A B C	
						Rappresentatività	Superficie relativa	Grado di conservazione	Globale
9150			912,1			B	C	B	B
91K0			224,0		P	B	C	B	B

- **PF:** per i tipi di habitat che possono avere una non-priorità, così come una forma di priorità (6210, 7130, 9430), digitare “X” nella Colonna PF per indicare la forma di priorità.
- **NP:** nel caso in cui un tipo di habitat non esista più nel sito, digitare “X” (opzionale)
- **Copertura:** possono essere digitate valori decimali
- **Cave:** per i tipi di habitat 8310, 8330 (cave) indicare il numero di cave, se la superficie stimata non è disponibile.
- **Qualità dei dati:** G = 'Buona' (es. basato su sopralluoghi); M = 'Moderata' (es. basato su dati parziali con estrapolazioni); P = 'Scarsa' (es. stima grezza)

4 IDENTIFICAZIONE DEGLI EFFETTI CON RIFERIMENTO AGLI HABITAT, HABITAT DI SPECIE E SPECIE DELL'AREA DI INTERESSE

I limiti spaziali dell'analisi coincidono con la superficie di inviluppo delle aree di influenza dei fattori perturbativi elencati in precedenza. Di fatto è stato evidenziato che il fattore perturbativo che si propaga nel territorio a maggiore distanza dal punto di generazione è rappresentato dal rumore (600 m).

Di seguito si riporta l'estratto di mappa che raffigura la localizzazione dell'intervento e le aree di espansione degli effetti potenziali rispetto ai confini dei siti della Rete Natura 2000 interessati.

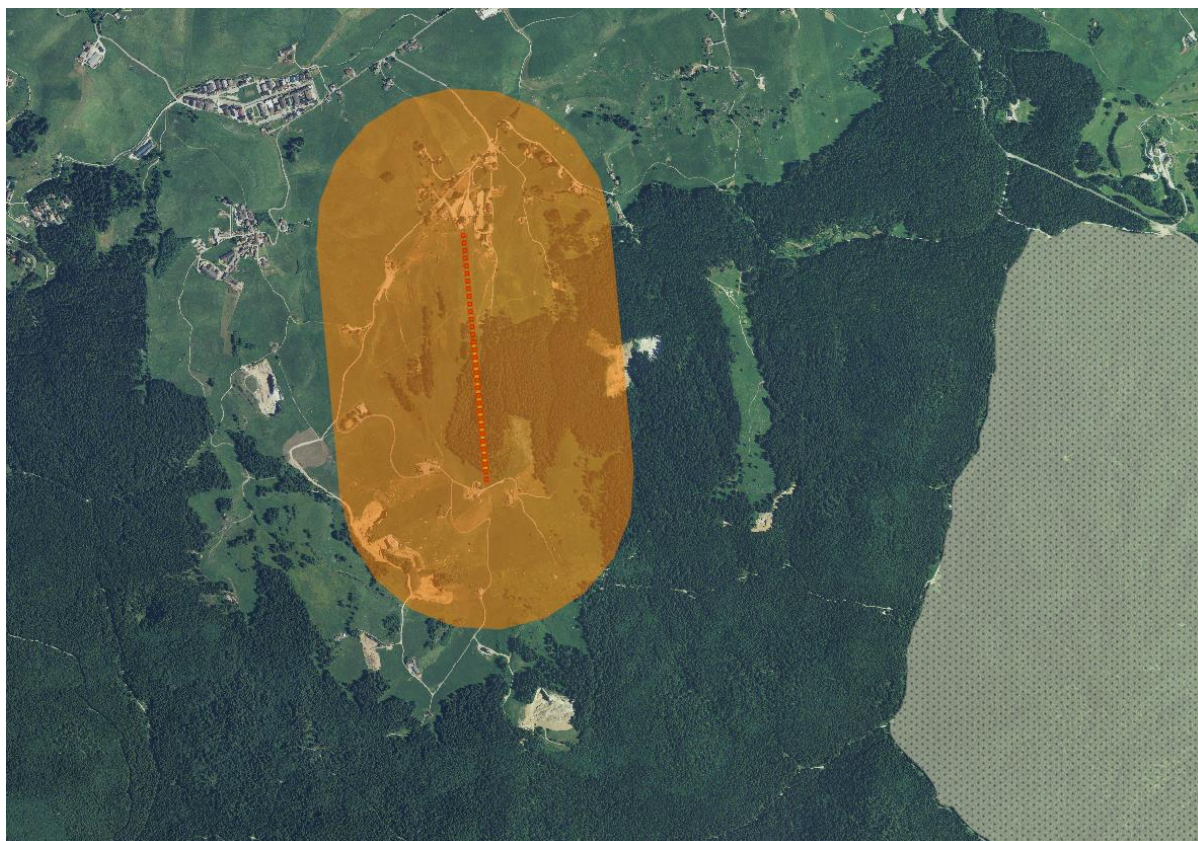


Figura 5 localizzazione degli interventi e area di espansione degli effetti rispetto ai confini dei siti della Rete Natura 2000

4.1 Possibili effetti sugli Habitat e sugli Habitat di specie

Alla luce dell'analisi dei progetti, dei relativi effetti potenziali causati dalla loro realizzazione e dalla tipologie di aree interessate direttamente o indirettamente è possibile escludere con ragionevole certezza scientifica il verificarsi di impatti sulle componenti Habitat e Habitat di specie.

In particolare si evidenzia come l'intervento si collochi a notevole distanza dai Siti Natura 2000 identificati nell'area e come non siano presenti Habitat di interesse comunitario nelle vicinanze delle aree di lavorazione.

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.

Per quanto riguarda la realizzazione dello skiweg si specifica ancora una volta che a lavori ultimati si provvederà al ripristino della superficie a prato attraverso la trasemina di specie ecologicamente coerenti con la stazione.

Considerata l'estensione di superfici analoghe nelle vicinanze, la riduzione appare del tutto irrilevante e non comporta sicuramente alcuna perdita di strutture e funzioni di habitat e habitat di specie.

Allo stesso modo, le perturbazioni generate dalla dispersione di polveri dovute alle lavorazioni e alla movimentazione di materiali sono di entità tale da escludere qualsiasi conseguenza sulle componenti naturali circostanti.

4.2 Possibili effetti sulle specie

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).

Per valutare la presenza potenziale di ciascuna specie all'interno della zona di intervento si sono considerate le tipologie di habitat direttamente interessate dalla realizzazione dell'opera. In particolare si evidenzia ancora una volta che l'area interessata dall'intervento è caratterizzata dalla presenza di superfici a pascolo e prato stabile nella porzione più bassa e nel lato verso Est. L'impianto di risalita interseca infine nella parte alta un popolamento forestale composto prevalentemente da conifere (Abete rosso e Abete bianco) con locale presenza di Faggio.

SPECIE	Potenzialmente presente	
<i>Bombina variegata</i>	no	Anfibi
<i>Bufo bufo</i>	si	Anfibi
<i>Bufo viridis</i>	no	Anfibi
<i>Mesotriton alpestris</i>	si	Anfibi
<i>Pelophylax synkl. esculentus</i>	no	Anfibi
<i>Rana temporaria</i>	si	Anfibi
<i>Salamandra salamandra</i>	no	Anfibi
<i>Triturus carnifex</i>	no	Anfibi
<i>Capreolus capreolus</i>	si	Mammiferi
<i>Cervus elaphus</i>	si	Mammiferi
<i>Erinaceus europaeus</i>	si	Mammiferi
<i>Glis glis</i>	si	Mammiferi
<i>Lepus europaeus</i>	si	Mammiferi
<i>Lepus timidus</i>	no	Mammiferi
<i>Marmota marmota</i>	no	Mammiferi
<i>Martes foina</i>	si	Mammiferi
<i>Martes martes</i>	si	Mammiferi
<i>Meles meles</i>	si	Mammiferi
<i>Neovison vison</i>	no	Mammiferi
<i>Ovis aries</i>	si	Mammiferi
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	no	Mammiferi
<i>Rupicapra rupicapra</i>	no	Mammiferi
<i>Sciurus vulgaris</i>	si	Mammiferi
<i>Talpa europaea</i>	si	Mammiferi
<i>Vulpes vulpes</i>	si	Mammiferi
<i>Anguis fragilis</i>	si	Rettili
<i>Coronella austriaca</i>	no	Rettili
<i>Hierophis viridiflavus</i>	no	Rettili
<i>Lacerta bilineata</i>	no	Rettili
<i>Natrix natrix</i>	si	Rettili
<i>Natrix tessellata</i>	no	Rettili
<i>Podarcis muralis</i>	si	Rettili
<i>Vipera aspis</i>	si	Rettili
<i>Vipera berus</i>	si	Rettili
<i>Zamenis longissimus</i>	no	Rettili
<i>Zootoca vivipara</i>	si	Rettili
<i>Accipiter gentilis</i>	si	Uccelli
<i>Accipiter nisus</i>	no	Uccelli
<i>Aegithalos caudatus</i>	no	Uccelli
<i>Aegolius funereus</i>	si	Uccelli
<i>Alauda arvensis</i>	si	Uccelli

SPECIE	Potenzialmente presente	
<i>Alcedo atthis</i>	no	Uccelli
<i>Alectoris graeca</i>	no	Uccelli
<i>Anthus spinoletta</i>	no	Uccelli
<i>Anthus trivialis</i>	si	Uccelli
<i>Apus apus</i>	no	Uccelli
<i>Aquila chrysaetos</i>	no	Uccelli
<i>Ardea cinerea</i>	no	Uccelli
<i>Bonasa bonasia</i>	si	Uccelli
<i>Buteo buteo</i>	si	Uccelli
<i>Caprimulgus europaeus</i>	si	Uccelli
<i>Carduelis cannabina</i>	no	Uccelli
<i>Carduelis carduelis</i>	si	Uccelli
<i>Certhia brachydactyla</i>	si	Uccelli
<i>Certhia familiaris</i>	no	Uccelli
<i>Chloris chloris</i>	no	Uccelli
<i>Cinclus cinclus</i>	no	Uccelli
<i>Coccothraustes coccothraustes</i>	no	Uccelli
<i>Columba palumbus</i>	no	Uccelli
<i>Corvus corax</i>	si	Uccelli
<i>Corvus cornix</i>	si	Uccelli
<i>Corvus corone</i>	si	Uccelli
<i>Coturnix coturnix</i>	no	Uccelli
<i>Crex crex</i>	si	Uccelli
<i>Cuculus canorus</i>	si	Uccelli
<i>Delichon urbica</i>	no	Uccelli
<i>Dendrocopos major</i>	si	Uccelli
<i>Dryocopus martius</i>	si	Uccelli
<i>Emberiza cia</i>	no	Uccelli
<i>Emberiza citrinella</i>	no	Uccelli
<i>Erithacus rubecula</i>	no	Uccelli
<i>Falco peregrinus</i>	no	Uccelli
<i>Falco subbuteo</i>	no	Uccelli
<i>Falco tinnunculus</i>	no	Uccelli
<i>Fringilla coelebs</i>	si	Uccelli
<i>Gallinula chloropus</i>	no	Uccelli
<i>Garrulus glandarius</i>	si	Uccelli
<i>Glaucidium passerinum</i>	si	Uccelli
<i>Hippolais polyglotta</i>	no	Uccelli
<i>Hirundo rustica</i>	si	Uccelli
<i>Jynx torquilla</i>	no	Uccelli
<i>Lanius collurio</i>	si	Uccelli
<i>Loxia curvirostra</i>	si	Uccelli
<i>Lullula arborea</i>	no	Uccelli
<i>Luscinia megarhynchos</i>	no	Uccelli
<i>Milvus migrans</i>	no	Uccelli
<i>Monticola saxatilis</i>	no	Uccelli
<i>Motacilla alba</i>	si	Uccelli
<i>Motacilla cinerea</i>	no	Uccelli
<i>Muscicapa striata</i>	no	Uccelli
<i>Oenanthe oenanthe</i>	no	Uccelli
<i>Parus ater</i>	si	Uccelli
<i>Parus caeruleus</i>	si	Uccelli
<i>Parus cristatus</i>	si	Uccelli
<i>Parus major</i>	si	Uccelli
<i>Parus montanus</i>	si	Uccelli
<i>Parus palustris</i>	no	Uccelli
<i>Passer italiae</i>	si	Uccelli
<i>Passer montanus</i>	si	Uccelli
<i>Pernis apivorus</i>	si	Uccelli
<i>Phoenicurus ochruros</i>	no	Uccelli
<i>Phoenicurus phoenicurus</i>	si	Uccelli

SPECIE	Potenzialmente presente	
<i>Phylloscopus bonelli</i>	no	Uccelli
<i>Phylloscopus collybita</i>	si	Uccelli
<i>Phylloscopus sibilatrix</i>	no	Uccelli
<i>Picus viridis</i>	no	Uccelli
<i>Prunella collaris</i>	si	Uccelli
<i>Prunella modularis</i>	si	Uccelli
<i>Ptyonoprogne rupestris</i>	no	Uccelli
<i>Pyrrhula pyrrhula</i>	si	Uccelli
<i>Regulus ignicapillus</i>	no	Uccelli
<i>Regulus regulus</i>	si	Uccelli
<i>Saxicola rubetra</i>	no	Uccelli
<i>Saxicola torquatus</i>	si	Uccelli
<i>Scolopax rusticola</i>	no	Uccelli
<i>Serinus serinus</i>	no	Uccelli
<i>Sitta europaea</i>	no	Uccelli
<i>Streptopelia decaocto</i>	no	Uccelli
<i>Strix aluco</i>	no	Uccelli
<i>Sturnus vulgaris</i>	si	Uccelli
<i>Sylvia atricapilla</i>	si	Uccelli
<i>Sylvia communis</i>	no	Uccelli
<i>Sylvia curruca</i>	no	Uccelli
<i>Tachymarpis melba</i>	no	Uccelli
<i>Tetrao tetrix</i>	no	Uccelli
<i>Tetrao urogallus</i>	no	Uccelli
<i>Troglodytes troglodytes</i>	si	Uccelli
<i>Turdus merula</i>	si	Uccelli
<i>Turdus philomelos</i>	no	Uccelli
<i>Turdus torquatus</i>	si	Uccelli
<i>Turdus viscivorus</i>	no	Uccelli
<i>Upupa epops</i>	no	Uccelli

L'impatto derivante dalla realizzazione delle opere non risulta essere significativo nei confronti della fauna in ragione dell'estensione e della tipologia delle aree coinvolte e della tipologia di opere proposta.

In particolare la riduzione di habitat di specie (collegati alla presenza di bosco e di prato/pascolo) risulta esigua rispetto alla presenza di superfici con caratteristiche analoghe presenti nella zona. In questo senso anche il fenomeno legato alla frammentazione appare non rilevante.

L'unico fattore di disturbo che si espande oltre i confini delle aree di intervento è quello relativo al rumore.

In particolare durante la fase di realizzazione delle opere, opereranno nell'area mezzi potenzialmente rumorosi.

Va tuttavia considerato che tale inquinamento acustico sarà circoscritto al tempo necessario per la realizzazione delle opere. In tal senso si suggerisce di evitare l'impiego di mezzi particolarmente rumorosi durante il periodo primaverile (aprile-maggio-giugno) particolarmente delicato per la nidificazione di numerose specie di avifauna.

Per quanto riguarda la fase di esercizio dell'impianto non sembrano generarsi condizioni peggiorative nei confronti della componente faunistica in quanto l'inquinamento acustico diminuirà in relazione alla dismissione di 2 impianti vetusti già presenti.

Per la stessa ragione anche la presenza di cavi sospesi (fonte di rischio di collisione per alcune specie di avifauna) diminuirà, migliorando le condizioni complessive dell'area.

5 CONCLUSIONI

Valutato quindi:

- che l'intervento si colloca in pertinenza di aree già adibite a comprensorio sciistico;
- che l'intervento non coinvolge direttamente alcun sito della Rete Natura 2000 ne comporta la perdita di superfici naturali di valore;
- che l'intervento non causa disturbi significativi alle specie faunistiche presenti nelle vicinanze, anzi in fase di esercizio dell'impianto verosimilmente comporterà una diminuzione del livello di disturbo.

Si può quindi affermare che l'intervento rispetta quanto espresso al punto 23 del paragrafo 2.2 della Guida Metodologica in Allegato A alla DGR 1400/2017, ossia che non risultano possibili effetti significativi negativi sui siti della rete Natura 2000.

Asiago, 19/12/2017

Il tecnico incaricato:

