

REGIONE DEL VENETO
PROVINCIA DI VICENZA
COMUNI DI ARSIERO E LASTEBASSE



**Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre
Ospitali per il miglioramento della connettività
ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di
superficie boscata a seguito di schianto da vento al
fine di ampliare un pascolo**

RI

**Risposta alla richiesta di integrazioni
(prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del
18/02/2026)**

Data emissione Marzo 2026

Revisione 00

Codice elaborato: LS_24_099_RI_00

Referente di commessa:

Dott. for. Marco Grendele

Via don Minzoni, 15

36034 Malo (VI)

Tel.: 0445 1520681

E-mail: info@landes-group.it

PEC: landes.srl@pec.it

Committente:

Unione Montana Alto Astico

Via Europa 22

36011 Arsiero (VI)

Tel.: 0445 740529

E-mail: protocollo@altoatico.it

Landes srl

Via don Minzoni, 15 - 36034 Malo (VI) - C.F. e P. IVA 04406410243

✉ info@landes-group.it ✉ landes.srl@pec.it 🌐 www.landes-group.it

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

INDICE

PREMESSA	1
1 QUADRO PROGRAMMATICO	2
1.1 SITI UNESCO	2
1.2 DIRETTIVA 2008/50/CE - QUALITÀ DELL'ARIA	3
1.3 AGENDA 2030	3
1.4 PARCHI E AREE PROTETTE	4
1.5 PRGR - PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI	4
1.6 PAI - PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO	5
1.7 PGRA - PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONI	5
1.8 PTA - PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE	6
1.9 PRTRA - PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA	6
1.10 PFRV - PIANO FAUNISTICO-VENATORIO REGIONALE	7
1.11 PIANO REGIONALE AIB	9
1.12 CONCLUSIONI	9
2 QUADRO PROGETTUALE	10
3 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SULL'ATMOSFERA	15
4 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SUL SUOLO E SOTTOSUOLO DI OLI E CARBURANTI	17
5 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SUL SUOLO E SOTTOSUOLO DELLA REGIMAZIONE IDRAULICA	19
6 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO ACUSTICO	23
7 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO VIABILISTICO	26
8 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SULLE RISORSE NATURALI ED AGRONOMICHE	28
9 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SU FLORA, FAUNA ED HABITAT	32
9.1 IMPATTI SULL'AVIFAUNA	32
9.2 IMPATTI SUGLI ANFIBI	32
10 OSSERVAZIONE DELL'U.O. SERVIZI FORESTALI - UFFICIO DI VICENZA	35

Pagina | I

PREMESSA

Il presente elaborato ha lo scopo di rispondere in modo accurato e mirato alle richieste di integrazione presentate dalla Provincia di Vicenza il 18 febbraio 2026 relativamente alla verifica di assoggettabilità a VIA del progetto denominato “Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo”.

Pagina | 1

Di seguito si riportano puntualmente le risposte alle integrazioni richieste.

1 QUADRO PROGRAMMATICO

1. Si chiede di motivare l'assenza di valutazione di altri elementi di pianificazione, anche di tipo settoriale/specialistico, in relazione a possibili sensibilità ambientali e loro correlazione con eventuali proposte mitigative.

Si integra il quadro programmatico con la disamina di ulteriori piani, elencati per coerenza verticale.

1.1 SITI UNESCO

Nella Figura 1-1 viene analizzata la localizzazione dei luoghi ed elementi patrimonio UNESCO grazie alla mappa interattiva disposta dall'organizzazione (UNESCO, 2026). Si può notare che nell'area di progetto non vi sono elementi considerati tesoro dell'umanità.

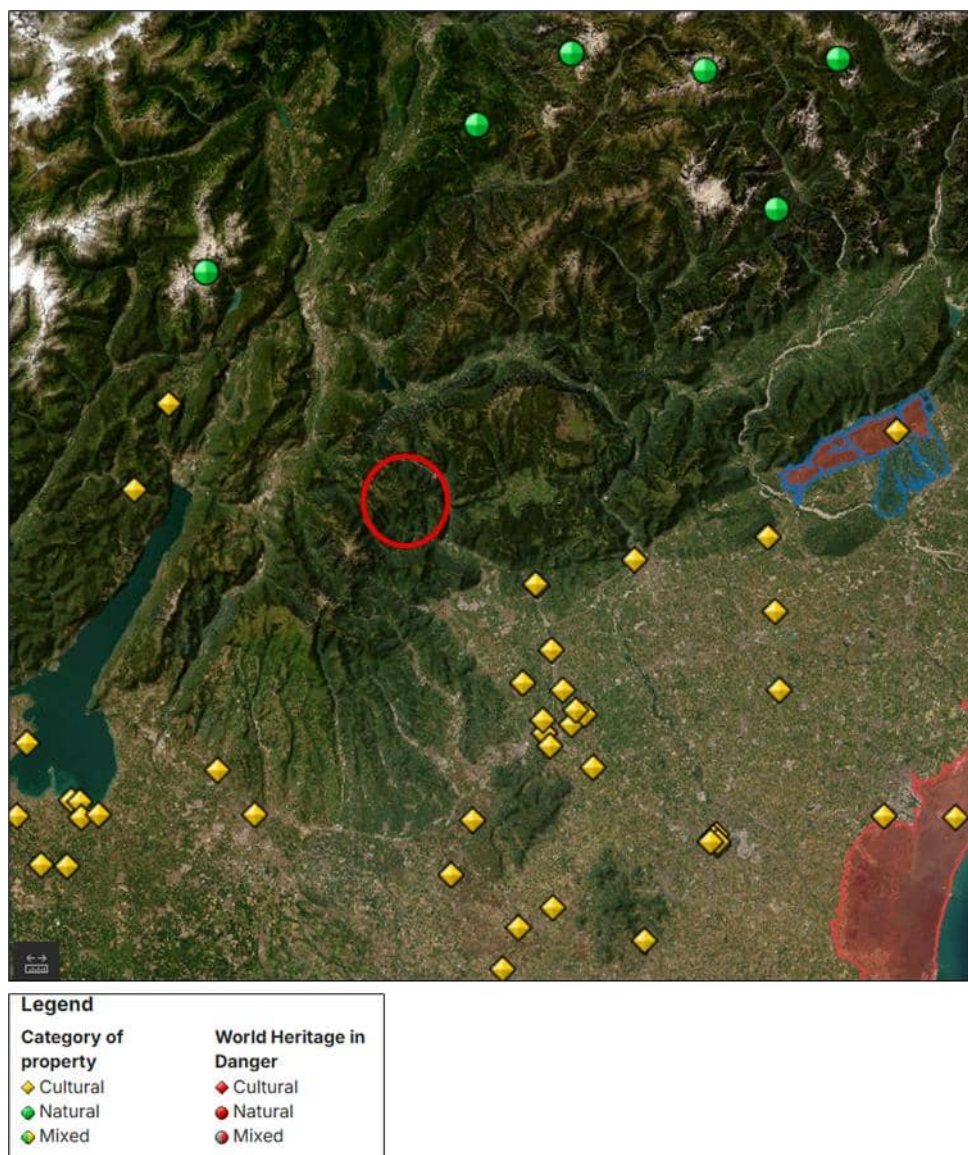


FIGURA 1-1: ESTRATTO DELLA MAPPA INTERATTIVA DELL'UNESCO.

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

1.2 DIRETTIVA 2008/50/CE - QUALITÀ DELL'ARIA

La direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria, recepita dalla legge italiana con il DL n. 155/2010, fissa diversi tipi di soglie che si differenziano per tipo di bersaglio da proteggere (salute umana, vegetazione, ecosistemi) e per orizzonte temporale di conseguimento (breve o lungo termine) per i vari gas presenti nell'atmosfera (SO₂, NO₂ ecc.). Il Decreto individua nelle Regioni le autorità competenti per effettuare la valutazione della qualità dell'aria e per la redazione dei Piani di Risanamento della qualità dell'aria, che devono individuare le misure per il raggiungimento degli standard normativi. L'attività di valutazione della qualità dell'aria si basa sul concetto di zonizzazione, che verrà analizzata al paragrafo 1.9. (ARPA Veneto)

Pagina | 3

1.3 AGENDA 2030

L'agenda 2030 è costituita da 17 obiettivi per lo sviluppo sostenibile ed è stata sottoscritta il 25 settembre 2015 da 193 Paesi membri delle Nazioni Unite. Gli obiettivi prendono in considerazione in maniera equilibrata le tre dimensioni dello sviluppo sostenibile - economica, sociale ed ecologica - e mirano a porre fine alla povertà, a lottare contro l'ineguaglianza, ad affrontare i cambiamenti climatici, a costruire società pacifiche che rispettino i diritti umani.

Il progetto in analisi può essere considerato parte del Goal 25 "Vita sulla Terra" ed è in particolare affine al target 15.4:

- Entro il 2030, garantire la conservazione degli ecosistemi montani, compresa la loro biodiversità, al fine di migliorare la loro capacità di fornire prestazioni che sono essenziali per lo sviluppo sostenibile.



FIGURA 1-2: OBIETTIVI DELL'AGENDA 2030 PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE.

1.4 PARCHI E AREE PROTETTE

L'area di progetto è lontana da parchi regionali e nazionali e anche da aree di valenza ambientale, che non rientrano nell'estratto alla Figura 1-3. È localizzato invece una distanza di circa 3 km dai siti della rete Natura 2000 ZSC/ZPS IT3210040 Monti Lessini - Pasubio Piccole Dolomiti Vicentine e a circa 8 km dalla ZSC/ZPS IT3220036 Altopiano dei Sette Comuni. La valutazione delle incidenze su questi siti si rimanda all'allegato LS_24_099_Format_00.pdf.p7m.

Pagina | 4

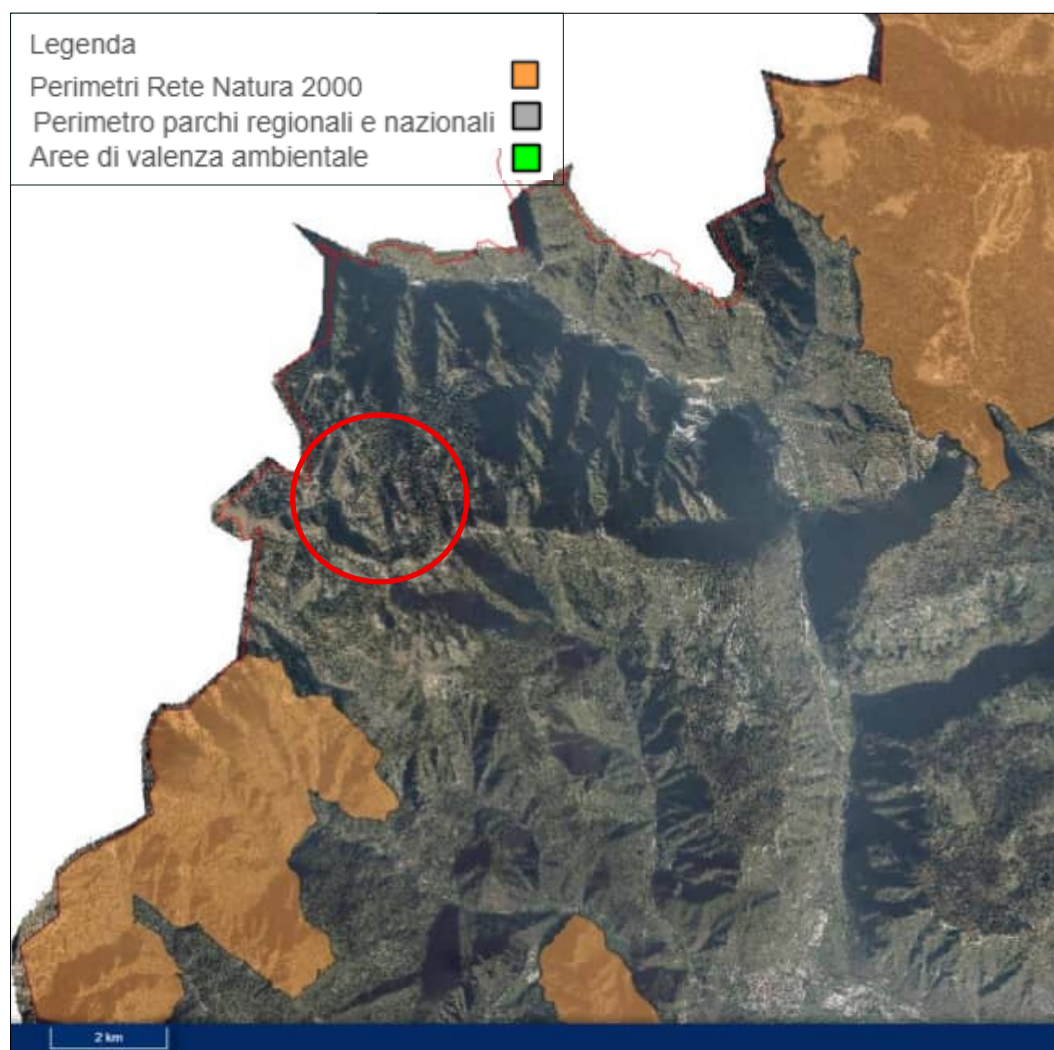


FIGURA 1-3: LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI PROGETTO RISPETTO AI SITI DELLA RETE NATURA 2000 E AI PARCHI REGIONALI E NAZIONALI, NONCHÉ RISPETTO ALLE AREE DI VALENZA AMBIENTALE.

1.5 PRGR - PIANO REGIONALE DI GESTIONE DEI RIFIUTI URBANI E SPECIALI

Le azioni di sistemazione stradale non prevedono asportazione di materiali dal sito. Per la creazione del nuovo pascolo, le ceppaie rimosse e allontanate costituiscono rifiuti speciali non pericolosi (CER 020107 - rifiuti della silvicoltura) ai sensi del D. Lgs. 152/2006, soggetti alle prescrizioni ordinarie di tracciabilità e conferimento ad

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

impianti autorizzati. Il materiale sarà destinato a impianto specializzato nel recupero del residuo legnoso.

1.6 PAI - PIANO DI ASSETTO IDROGEOLOGICO

Pagina | 5

All'interno del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico), già valutato con il Quadro Programmatico, l'area dove è previsto il miglioramento boschivo è segnalata come zona di scaricamento valanghe con pericolosità media P2. Il miglioramento boschivo previsto non va ad inficiare su questo aspetto e anzi, la crescita del bosco potrebbe rallentare o mitigare i fenomeni valanghivi.

1.7 PGRA - PIANO DI GESTIONE DEL RISCHIO DI ALLUVIONI

Di seguito viene valutato il PGRA del distretto Alpi orientali, approvato con DPCM del 01/12/2022. Come si può vedere in Figura 1-4, le aree in cui la pericolosità di alluvione risulta elevata sono situate nel fondovalle, in questo caso si tratta della Val D'Astico. Lo stesso vale per il rischio di alluvione, che è quasi coincidente con la pericolosità. Le aree di progetto sono situate sull'Altopiano di Tonezza-Fiorentini, tra i 1.500 e i 1.700 m di quota e a due o più chilometri in linea d'aria dal fondovalle.

Il progetto non va inoltre a modificare o ad influire sul deflusso e l'infiltrazione delle acque, in quanto nessuna delle sue fasi prevede l'alterazione della capacità drenante del suolo.

Dunque, valutato questo elemento di pianificazione, si esclude che il progetto possa incidere sulla gestione dei deflussi e sui fenomeni di alluvione.



FIGURA 1-4: ESTRATTO DEL PGRA DELLA REGIONE VENETO.

1.8 PTA - PIANO DI TUTELA DELLE ACQUE

Come riportato nel Quadro Programmatico, l'area di progetto non viene segnalata come area sensibile o con vulnerabilità intrinseca secondo il Piano di Tutela delle Acque (PTA) della Regione Veneto stabilito tramite DCR n. 107 del 5/11/2009 e la natura del progetto non lo rende rilevante per la divisione delle aree omogenee di protezione dall'inquinamento. Si riporta di seguito un estratto della carta delle aree sensibili del PTA.

Pagina | 6

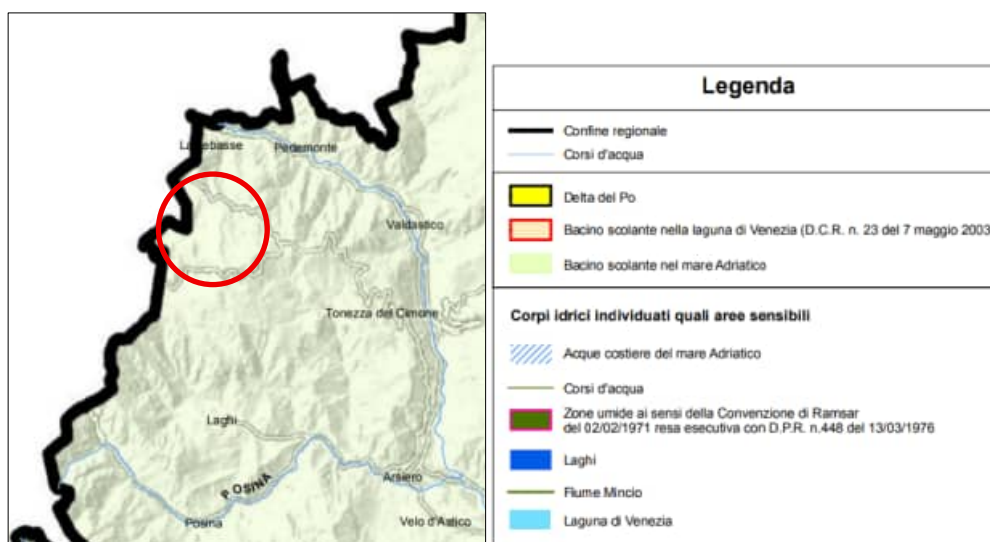


FIGURA 1-5: ESTRATTO DEL PTA.

1.9 PRTRA - PIANO REGIONALE DI TUTELA E RISANAMENTO DELL'ATMOSFERA

Il più recente aggiornamento del PRTRA è stato approvato con DGR n. 337 del 15 aprile 2025. Esso articola il territorio regionale in zone omogenee per stato e pressione della qualità dell'aria. In base alla normativa comunitaria (Direttiva 2008/50/CE) e nazionale (D.Lgs. 155/2010), il territorio è suddiviso in agglomerati e zone, su cui effettuare le misure e le valutazioni di qualità dell'aria; la vigente zonizzazione è stabilita dalla DGR n. 1855/2020 (Misure di limitazione).

La procedura di infrazione europea riguarda il superamento del valore limite giornaliero del PM10 in tutte le zone, tranne Prealpi e Alpi e Fondovalle (ARPA Veneto). L'area di intervento del progetto A.L.T.O. ASTICO ricade interamente nella zona "Prealpi e Alpi", la zona a qualità dell'aria strutturalmente migliore del Veneto, esclusa dalle criticità che motivano le misure più restrittive del Piano.

Il progetto A.L.T.O. ASTICO risulta sostanzialmente coerente con il PRTRA e l'area di intervento ricade nella zona meno critica del territorio regionale per la qualità dell'aria, che permette l'esclusione dai provvedimenti emergenziali e dalle procedure di infrazione europea. Le emissioni di cantiere sono temporanee, prive di carattere strutturale e di entità non paragonabile alle sorgenti rilevanti per il PRTRA (traffico, riscaldamento, industria). In aggiunta, la misura compensativa del

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

miglioramento boschivo produce nel medio-lungo periodo un effetto positivo sulle emissioni di CO₂ e sulla qualità dell'aria, in linea con gli obiettivi generali del Piano.

1.10 PFRV - PIANO FAUNISTICO-VENATORIO REGIONALE

Pagina | 7

Come già riportato nel quadro programmatico, l'area non rientra tra le zone di ripopolamento e cattura, oasi di protezione e parchi, riserve, foreste e valichi stabilite dal Piano Faunistico-Venatorio Regionale 2022-2027 (PFVR). Tale affermazione è verificabile grazie agli estratti delle cartografie riportate, che presentano l'inquadramento provinciale (Figura 1-6) e poi i particolari dei comprensori alpini VI03V e VI250 (Figura 1-7).



FIGURA 1-6: ESTRATTO DEL PFVR DELLA REGIONE VENETO.



Figura 1-7: Estratto del PRFV della regione Veneto, in particolare comprensorio alpino VI03V a sinistra e VI250 a destra.

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

1.11 PIANO REGIONALE AIB

Il Piano Regionale AIB del Veneto è stato approvato con DCR n. 43/1999 e aggiornato con DCR n. 13/2022 e DGR n. 629/2023.

L'area di intervento è localizzata a quota elevata ed è caratterizzata da un regime climatico alpino-prealpino che presenta precipitazioni abbondanti e da una stagione invernale con prolungata copertura nevosa. Per questi motivi l'area non rientra tra le zone a più alto rischio di incendio boschivo nel territorio veneto (Figura 1-8), che si concentrano nella fascia collinare e pedemontana. Tuttavia, la presenza della necromassa post-Vaia configura un rischio locale non trascurabile nei periodi di siccità primaverile e autunnale.

Pagina | 9

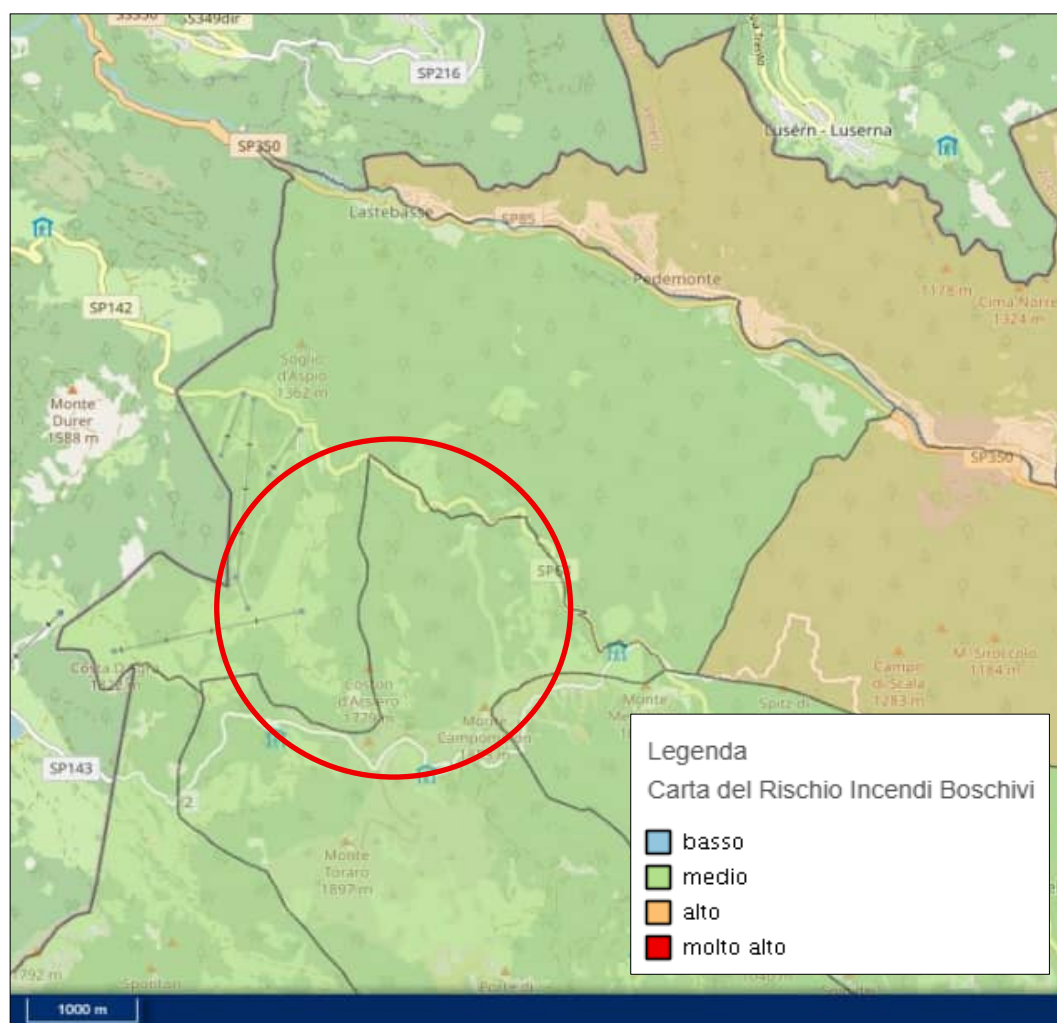


FIGURA 1-8: ESTRATTO DELLA CARTA DEL RISCHIO INCENDI BOSCHIVI (REGIONE VENETO).

1.12 CONCLUSIONI

A seguito dell'approfondita analisi condotta nei precedenti sottoparagrafi, che ha valutato l'assenza di ulteriori elementi in relazione a possibili sensibilità ambientali, si afferma che non si rende necessaria nessuna ulteriore mitigazione.

2 QUADRO PROGETTUALE

2. Si rendono necessarie le seguenti integrazioni:

- **una stima della quantità di materiale da trasportare fuori sito e, in relazione a tale stima, del numero di viaggi prevedibili, indicando la presunta destinazione sia in termini di utilizzo del materiale sia in termini di collocazione geografica dei siti ricettori;**
- **una valutazione su fattibilità e opportunità di riutilizzo/riposizionamento diretto del materiale organico di risulta in loco o in zone prossime a quelle di estrazione;**
- **una descrizione della parte del Progetto A.L.T.O. ASTICO relativo ad Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali;**
- **una valutazione sul possibile incremento della superficie prevista di miglioramento forestale (2,05 ha di bosco) considerato che la stessa è determinata unicamente rispetto ad obblighi regolamentari;**
- **con riferimento al rischio d'incendio in area boschiva, sia in cantiere per l'utilizzo di mezzi d'opera, attrezzature di lavoro e oli/carburanti sia nelle condizioni delle aree post operam, si richiede, a titolo integrativo, una nota descrittiva contenente rispettivamente:**
 - **misure che saranno previste e poste in atto, in corso d'opera, per la gestione tempestiva e cautelativa di eventuali principi d'incendio in cantiere;**
 - **valutazioni sviluppate su possibilità e opportunità di inserire nelle opere di progetto misure passive o attive di controllo del rischio di incendio e di riduzione del rischio di propagazione del fuoco.**

Il Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico, finanziato da Fondazione Cariverona con il Bando Capitale Naturale 2024, aveva le seguenti caratteristiche (Abstract di progetto):

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

“Il progetto si pone come obiettivo il ripristino ambientale delle zone colpite da Vaia, tramite la il ripristino dei boschi con forme più resilienti e la creazione di nuovi pascoli, uniti alla creazione di nuove pozze e riqualificazione di quelle esistenti, all'interno del contesto malghivo dell'Unione Montana Alto Astico.

Con la gestione del bosco aumenterà la resilienza e la capacità di recupero delle comunità forestali. Inoltre, si avrà un aumento della quantità di carbonio stoccata nella biomassa epigea ed ipogea. La gestione dei pascoli porterà alla tutela e conservazione degli habitat degli spazi aperti tipici della regione biogeografica alpina, in linea con le Direttive Comunitarie, e del patrimonio immobile storico caratterizzato da baite d'alpeggio, viabilità (sentieri e strade) e la rete idrologica.

Il progetto si articola in cinque azioni, che prevedono, oltre alle attività descritte all'inizio, eventi informativi per cittadini e tecnici, la divulgazione dei risultati finali del progetto e una valutazione e adattamento delle strategie implementate, nonché i piani di manutenzione pluriennali delle varie zone interessate.

La sostenibilità del progetto sarà garantita dalla presenza delle malghe, che avranno un interesse attivo a mantenere ben gestite le nuove aree e risorse messe a disposizione dal progetto.”.

Per i dettagli, si rimanda all'allegato **UMAA_Scheda-di-progetto_Capitale-Naturale-2024.pdf**.

La metodologia usata per la progettazione degli interventi ricompresi nelle WP 2 “GERMOGLI” e 3 “FOGLIE D'ERBA” mirava a minimizzare gli impatti del cantiere, con un occhio di riguardo agli aspetti ecologici ed economici. Nel dettaglio: la creazione dei nuovi pascoli partiva dalla considerazione che gran parte delle superfici colpite da VAIA vedevano già insediata una buona copertura di specie erbacee (si rimanda all'allegato **RelazioneSopralluogo2025_07_11.pdf**).

Ciò detto, l'unica operazione necessaria consisteva nella rimozione delle ceppaie ancora presenti, là dove tecnicamente ed economicamente fattibile. I mezzi utilizzati per la rimozione delle ceppaie seguiranno solamente le piste temporanee di esbosco (approssimativamente una ogni 20-25 m) che saranno definite in fase di progettazione esecutiva, comunque non soggette a movimenti terra. Questa tecnica consente di diminuire su limitate superfici l'effetto del compattamento del suolo e di limitare eventuali fenomeni di ruscellamento delle acque piovane.

Considerazioni tecniche, effettuate anche con ditte del settore, hanno evidenziato la necessità di conferire le ceppaie in altri siti (le cui osservazioni seguiranno a breve), a scapito di una lavorazione e rilascio in loco: difatti, la stesura di cippato nelle aree oggetto di riqualificazione a pascolo avrebbe creato un effetto pacciamante, esattamente contrario agli obiettivi dell'intervento. Lasciare il cippato sul posto avrebbe infatti reso l'ambiente meno idoneo alle specie erbacee caratteristiche del pascolo. Il materiale, ricco in carbonio, favorirebbe l'ingresso di specie più esigenti e lo sviluppo delle già presenti specie nitrofile. Il pascolo che si vuole ampliare è definibile magro e poco esigente in termini di nutrienti e acqua.

Stante questa prospettiva, si sono valutate le opzioni di allontanamento, preferendo quanto già descritto nel progetto, ossia un ridimensionamento di massa del materiale, per massimizzare ed efficientare il trasporto, e il conferimento in uno

stabilimento industriale localizzato in provincia di Verona, specializzato in riutilizzo di materiali legnosi di scarto.

Nello specifico, il sito di conferimento è a Cerea (VR) e si occupa di produrre materiale biofiltrante da solo legno vergine per abbattere gli odori e gli inquinanti gassosi.

Per quanto riguarda la possibilità di rilocalizzare il materiale in zone prossime a quelle di estrazione, si è considerata la possibilità di utilizzare il materiale legnoso cippato grossolanamente come pacciamatura per le piantine messe a dimora con il miglioramento boschivo. Vista l'estensione maggiore del nuovo pascolo da cui proverrebbero le ceppaie (6,8 ha) rispetto all'area di destinazione (2,05 ha), risulta evidente che non tutto il materiale potrebbe essere destinato a questo scopo. Diversificare le operazioni renderebbe necessario un utilizzo maggiore di mezzi e complicherebbe la logistica del cantiere e i suoi potenziali impatti e per questo motivo si è scelto di dislocare la totalità del materiale.

La stima del volume di ceppaie estraibili è stata sviluppata sulla base delle seguenti considerazioni:

- Superficie interessata dalla rimozione ceppaie: 6,80 ha (area nuovo pascolo);
- Densità pre-Vaia del soprassuolo: abietetico eso-mesalpico montano rado, come riscontrato con un rilievo in campo dove sono state stimate 169 ceppaie ad ha, corrispondenti allo stesso numero di piante prima dello schianto;
- Mortalità da schianto: pressoché totale nelle aree colpite (schianto a tappeto);
- Diametro medio delle ceppaie: stimato in 25-35 cm (range tipico per pecceta montana di età 40-60 anni);
- Volume medio per ceppaia (ceppaia + apparato radicale estraibile): stimato in 0,17 mc per ceppaia di diametro medio;
- Percentuale di ceppaie tecnicamente estraibili rispetto al totale: stimata in 75%, tenuto conto delle limitazioni morfologiche (pendenza, roccia affiorante, accesso dei mezzi) e della scelta progettuale di non intervenire dove non tecnicamente o economicamente giustificato.

Su queste basi, la stima del volume totale di materiale legnoso da allontanare dal sito è la seguente:

CALCOLO DEL VOLUME DELLE CAPPAIE	
Superficie del nuovo pascolo (ha)	6,8
Ceppaie ad ettaro (n)	169
Ceppaie totali stimate (n)	1149
Ceppaie estraibili (75%)	862
Volume per ceppaia (mc)	0,17
Volume totale ceppaie (mc)	147
Volume dopo adeguamento - fattore compattazione 0,5 (mc)	73

Assumendo l'utilizzo di autocarri con cassone da 25 mc di capacità utile sono previsti 3 viaggi per il trasporto delle ceppaie fino al sito ricettore in provincia di Verona descritto al paragrafo 2. Il numero di viaggi è quindi contenuto e compatibile con la

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

capacità della viabilità forestale, che è oggetto di sistemazione nell'ambito dello stesso progetto.

Rispetto ad ulteriori azioni di miglioramento, dal punto di vista della norma forestale regionale si sono rispettati i canoni previsti. Non si è deciso di operare con una maggiore superficie di miglioramento boschivo, proprio per dar peso alla valorizzazione dei sistemi ecologici aperti (pascoli). Si possono in ogni caso considerare come ulteriori interventi migliorativi la creazione/sistemazione di 4 pozze d'alpeggio, come previsto dal WP1 "ACQUA" del progetto:

- Valle delle Lanze alta;
- Melegnon di sopra;
- Campomolon di dentro - Basso;
- Baito delle Suore di sotto.

Infine, in merito al rischio di incendio boschivo connesso alle attività di cantiere e alle condizioni delle aree nelle fasi post operam, si riporta che dalla carta del rischio di incendio boschivo della Regione Veneto, il rischio nell'area risulta ridotto come approfondito al sottoparagrafo 1.11 relativo al Piano Regionale AIB Figura 1-8. L'analisi è sviluppata in coerenza con il quadro normativo di riferimento: D.Lgs. 227/2001 (Orientamento e modernizzazione del settore forestale), L. 353/2000 (Legge quadro in materia di incendi boschivi) e ss.mm.ii., Piano Regionale Antincendi Boschivi (AIB) del Veneto, nonché le disposizioni attuative della L.R. Veneto n. 52/1978 e del Regolamento Forestale Regionale (PMPF 2020).

Per la gestione tempestiva e cautelativa di eventuali principi d'incendio in cantiere saranno adottate le seguenti misure e dotazioni:

- identificazione dei recapiti operativi dell'U.O. Servizi Forestali Regionali, dei Vigili del Fuoco competenti per territorio, con numeri di emergenza affissi in cantiere e comunicati a tutti gli operatori;
- sospensione del cantiere in caso di condizioni meteo che causano pericolo di incendi boschivi o in caso di emissione di bollettino incendi boschivi regionale con pericolo alto e molto alto. La sospensione deve avvenire fino al rientro del livello di allerta;
- individuazione preventiva dei percorsi di accesso per i mezzi di soccorso antincendio;
- definizione delle aree di sosta dei mezzi d'opera su superfici prive di vegetazione secca o necromassa (piano viabile della strada forestale, aree di manovra consolidate), con divieto esplicito di parcheggio su suolo erboso asciutto, su lettiera o in prossimità di accumuli di ramaglie e necromassa;
- Ogni mezzo operante nelle aree boscate o nelle aree a necromassa sarà dotato di: estintore a polvere omologato e revisionato secondo le scadenze di legge, riserva idrica minima di 50 litri per intervento diretto su fiamme di piccola entità e kit assorbente per idrocarburi (già previsto nella nota tecnica sulla gestione degli sversamenti in cantiere di cui al paragrafo 4), la cui presenza riduce il rischio che perdite di carburante o oli idraulici diventino innesco su lettiera secca;

- obbligo di spegnimento immediato dei motori dei mezzi d'opera durante le soste non operative superiori a 15 minuti, con particolare attenzione alla distanza tra sistemi di scarico caldi e materiale combustibile (lettiera, ramaglia secca);
- divieto assoluto di fumo nelle aree di cantiere;
- divieto di utilizzo o accensione di fiamme libere nelle aree di cantiere.

Per quanto riguarda le misure passive e attive di controllo del rischio incendio post operam, si distinguono le tre azioni del progetto.

Nella nuova area a pascolo la rimozione delle ceppaie riduce la quantità di combustibile disponibile e facilita un'eventuale fase di bonifica post incendio, in quanto la combustione di necromassa di grandi dimensioni può durare a lungo in fase latente e in stato sottosuperficiale.

Relativamente alla strada forestale, il progetto non va a comportare modifiche consistenti alla stessa. La strada esistente svolge già un'importante funzione in termini di accessibilità ai mezzi e personale AIB e la sua sistemazione va a migliorare questa funzione.

In ultima analisi, il miglioramento boschivo con introduzione di latifoglie produce, nel medio-lungo periodo, un assetto forestale strutturalmente più resistente al fuoco rispetto alla pecceta pura preesistente. Queste specie a foglia larga presentano infatti un contenuto idrico fogliare più elevato e una minore infiammabilità rispetto alle conifere pure, specialmente nelle ore centrali della giornata durante i periodi siccitosi. La diversificazione specifica prevista dal piano di miglioramento boschivo (piantumazioni) riduce pertanto strutturalmente il rischio di propagazione del fuoco di chioma. Infatti, è noto che i boschi di latifolia al massimo sono soggetti a incendi radenti o di lettiera.

3 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SULL'ATMOSFERA

3. Con riferimento al trattamento e alla successiva gestione dei materiali di origine organica di risulta dalle operazioni di pulizia delle aree (in particolare ceppaie), si rende necessario descrivere in dettaglio a titolo integrativo le operazioni previste in sito (ad es. estrazione e rimozione, movimentazione, adeguamento volumetrico, triturazione e sminuzzamento, carico e trasporto su automezzi), precisando:

Pagina | 15

- **se siano previste lavorazioni del materiale in sito e, in caso affermativo, in quale posizione saranno eseguite, quale sarà il regime giornaliero e orario, quali saranno i potenziali impatti sul contesto paesaggistico e naturalistico (rumore, vibrazioni, polveri) e le relative misure di mitigazione, valutando tra l'altro le più opportune tempistiche a tutela delle locali stagionalità faunistiche (ad es. nidificazione);**
- **una stima della quantità di materiale da trasportare fuori sito e, in relazione a tale stima, del numero di viaggi prevedibili, indicando la presunta destinazione sia in termini di utilizzo del materiale sia in termini di collocazione geografica dei siti ricettori;**
- **una valutazione su fattibilità e opportunità di riutilizzo/riposizionamento diretto del materiale organico di risulta in loco o in zone prossime a quelle di estrazione.**

Le operazioni di pulizia del sito prevedono un'iniziale ricognizione puntuale dell'area e alla marcatura delle ceppaie da rimuovere, distinguendo quelle estraibili con mezzi meccanici da quelle per cui l'intervento risulta tecnicamente o economicamente non fattibile (ceppaie di dimensioni ridotte, profondamente radicate, in posizioni di difficile accesso per i mezzi). Le ceppaie non rimosse saranno lasciate in loco a decomposizione naturale, contribuendo alla funzione di habitat per la fauna saproxilica.

L'estrazione delle ceppaie sarà eseguita mediante escavatore cingolato di media taglia, eventualmente supportato da forwarder per la movimentazione del materiale estratto verso le aree di lavorazione. L'escavatore opererà con benna o con pinza idraulica a seconda della dimensione e della profondità di radicazione della ceppaia. L'estrazione avverrà per singola ceppaia, con movimento progressivo attraverso l'area, minimizzando la superficie di suolo smosso a ciascun passaggio.

Il materiale estratto presenta volumi e ingombri incompatibili con un trasporto diretto su automezzi senza preventiva riduzione dimensionale. Per massimizzare l'efficienza del trasporto e ridurre il numero di viaggi, è previsto un adeguamento volumetrico tramite utilizzo di cesoie idrauliche montate su escavatore per il sezionamento delle radici principali e la riduzione della ceppaia in porzioni di dimensioni gestibili.

Il materiale sarà quindi caricato su autocarri con cassone scarrabile tramite escavatore. Il carico avverrà nelle aree di accumulo temporaneo individuate lungo

la viabilità forestale esistente. La scelta di smaltire il materiale legnoso e di non lavorarlo in sito è supportata da considerazioni tecniche già discusse al paragrafo 2.

Gli autocarri carichi percorreranno la strada forestale oggetto di sistemazione fino all'innesto sulla viabilità ordinaria, proseguendo verso il sito ricettore in provincia di Verona come descritto al paragrafo 2.

Relativamente al regime giornaliero e orario, le lavorazioni meccaniche si svolgeranno esclusivamente nelle ore diurne, indicativamente dalle ore 7:30 alle ore 17:30. Non sono previste lavorazioni notturne né nei giorni festivi, salvo situazioni di emergenza. Il cantiere sarà attivo per un periodo stimato di 4-6 settimane operative, distribuito in continuità nella finestra temporale agosto-ottobre.

Gli impatti più rilevanti della fase di cantiere sono l'emissione di rumore, polvere e le vibrazioni generate dai macchinari. Le emissioni acustiche vengono valutate nell'apposito paragrafo 6 relativo all'impatto acustico, mentre di seguito si analizzano emissione di polvere e vibrazioni.

Le operazioni di estirpazione delle ceppaie e di fresatura del piano viabile possono generare polveri nelle immediate vicinanze del macchinario. Relativamente al pascolo, data l'ubicazione in area aperta montana con ventilazione naturale, il fenomeno è autolimitante. La fresatura del piano viabile e il transito degli autocarri su strada sterrata possono generare sollevamento di polveri nella stagione secca. In caso di condizioni di siccità prolungata, è raccomandata la bagnatura periodica del piano stradale nelle fasi di lavorazione più polverose, limitatamente ai tratti in prossimità di aree di interesse naturalistico.

4 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SUL SUOLO E SOTTOSUOLO DI OLI E CARBURANTI

4. Con riferimento all'utilizzo di mezzi d'opera e attrezzature di lavoro in cantiere si richiede, a titolo integrativo, una nota descrittiva delle misure che saranno previste e poste in atto, in corso d'opera, per la gestione tempestiva e cautelativa di eventuali sversamenti/spandimenti di oli e carburanti e del relativo rischio di contaminazione del suolo e del sottosuolo.

Pagina | 17

Le attività di cantiere previste dal progetto comportano l'impiego di mezzi d'opera motorizzati (escavatori, forwarder, frese stradali, rulli compattatori, autocarri). L'area di intervento è caratterizzata da substrato calcareo-carsico. Tale contesto necessita dell'adozione di misure precauzionali specifiche per la prevenzione e la gestione di eventuali sversamenti accidentali di idrocarburi (gasolio, olio idraulico, olio motore).

Prima dell'apertura del cantiere saranno adottate le seguenti misure preventive:

- tutti i mezzi d'opera e le attrezzature dovranno essere sottoposti a verifica preventiva dell'integrità delle componenti al fine di escludere perdite preesistenti;
- sarà presente in cantiere un kit assorbente per idrocarburi, composto da: materiale assorbente granulare o in pannelli (es. vermiculite, torba, prodotti specifici per idrocarburi), sacchi a tenuta per il confezionamento dei rifiuti contaminati, guanti e dispositivi di protezione individuale per gli addetti all'intervento;
- il rifornimento di carburante dei mezzi sarà effettuato esclusivamente su superficie impermeabilizzata (es. teli impermeabili posizionati sotto il mezzo durante le operazioni) oppure a partire da autocisterne dotate di sistema di ritenzione.

Durante l'esecuzione dei lavori saranno invece adottate le seguenti misure:

- i mezzi d'opera, quando in sosta prolungata (parcheggio e sosta notturna), saranno posizionati preferibilmente su superfici con sottostante strato di inerti compattati (strada forestale esistente o aree di manovra già consolidate), evitando la sosta prolungata direttamente sul suolo vegetale e in prossimità di doline, inghiottitoi o avvallamenti carsici;
- interventi di manutenzione ordinaria (rabbocchi olio, sostituzione filtri, ecc.) saranno eseguiti esclusivamente al di fuori dell'area di cantiere (officina) oppure, se strettamente necessario, in loco, con l'adozione del telo impermeabile di protezione del suolo sottostante e con raccolta di tutti i rifiuti prodotti (oli esausti, filtri, stracci impregnati) in contenitori idonei.
- controllo giornaliero: all'avvio di ogni giornata lavorativa l'operatore responsabile del mezzo verificherà visivamente l'assenza di perdite dal circuito idraulico e dal motore.

In caso di sversamento accidentale di idrocarburi sul suolo si procederà con l'interruzione immediata dell'attività e la messa in sicurezza del mezzo. Si

provvederà quindi ad applicare il materiale assorbente prelevato dal kit id pronto intervento, coprendo l'intera superficie bagnata e lasciando agire il tempo necessario per l'assorbimento. Una volta terminato l'assorbimento, verrà raccolto il materiale contaminato ed eventualmente un ulteriore strato superficiale di suolo. I rifiuti prodotti dovranno essere smaltiti tramite ditta autorizzata al trasporto e smaltimento di rifiuti pericolosi, con emissione di regolare formulario di trasporto.

Eventuali acque di lavaggio contaminate, oli esausti o altri liquidi pericolosi prodotti in cantiere saranno raccolti in contenitori stagni, correttamente etichettati, e allontanati dall'area di cantiere per il conferimento a impianto autorizzato, nel rispetto del D.Lgs. 152/2006, Parte IV.

5 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SUL SUOLO E SOTTOSUOLO DELLA REGIMAZIONE IDRAULICA

5. Per quanto riguarda la sistemazione della strada forestale, anche in relazione alla prevista fresatura dello strato superficiale e la posa di canalette trasversali in acciaio, si richiede una nota integrativa riportante lo schema/sezione tipo dell'intervento. Si precisa inoltre che la sistemazione dovrà garantire il "non peggioramento" delle condizioni di regimazione idraulica superficiale attuali evitando quindi la concentrazione ed il ruscellamento concentrato dei flussi verso valle al fine di impedire fenomeni di erosione del terreno, eventualmente attraverso piccole opere di ingegneria naturalistica.

Pagina | 19

La presente nota integrativa descrive lo schema tipo di intervento per la sistemazione della strada forestale che collega Malga Campomolon alla SP64, con riferimento all'elaborato grafico **LS_24_099_T02_00.pdf** (Planimetrie e sezione dello stato di fatto e di progetto, febbraio 2026, estratti alla Figura 5-1 e Figura 5-2), e fornisce la valutazione richiesta in ordine al non peggioramento delle condizioni di regimazione idraulica superficiale rispetto allo stato attuale.

Come evidenziato negli estratti delle planimetrie (Figura 5-1) e sezioni tipo (Figura 5-2) dello stato di fatto, attualmente la strada forestale presenta numerose criticità, che si riverberano sulla regimazione idraulica della stessa. La sezione tipo dello stato di fatto evidenzia una larghezza della sede stradale di circa 4,00 m, con piano viabile irregolare privo di pendenza trasversale regolare e scarpate prive di protezione al piede. Si individuano profonde orme e depressioni superficiali causate dalle ruote dei veicoli, che creano percorsi preferenziali per il ruscellamento, favorendo l'erosione progressiva del piano viabile. Inoltre, si nota l'insufficienza di opere di intercettazione trasversale del deflusso, con conseguente concentrazione del flusso superficiale nelle tratte in pendenza, con approfondimento delle ormaie e rischio di innesco di fenomeni erosivi sulla scarpata a valle.

La sistemazione della strada ha proprio lo scopo di gestire il deflusso superficiale, che attualmente causa ruscellamento e approfondimento delle ormaie. Sono previste le seguenti azioni: fresatura/frantumazione e riprofilatura del piano stradale e successiva posa di canalette trasversali in ferro.

Il piano viabile sarà trattato mediante fresatura/macinazione dello strato superficiale degradato fino a una profondità di circa 12 cm, con frantumazione e distribuzione uniforme del materiale fresato sull'intera larghezza della carreggiata. Il materiale così ottenuto sarà riprofilato con pendenza trasversale del 3% verso il ciglio esterno della strada. Il piano riprofilato sarà quindi compattato meccanicamente per garantire la stabilità strutturale e ridurre la permeabilità superficiale della sede stradale.

Le canalette trasversali sono realizzate in profilato metallico HEA 140, posate obliquamente rispetto all'asse stradale con inclinazione di circa 10° rispetto alla

perpendicolare, per favorire la deviazione del flusso verso la scarpata esterna evitando il ristagno.

La scelta del materiale è dovuta alla valutazione di costi/benefici in un processo iterativo. Innanzitutto, per garantire un buon deflusso idrico e una costante pulizia, occorre preferire materiali lisci o duri. Si è quindi scartato il legno, a favore di metallo o cemento. Si è quindi pensato alla cantierizzazione: la canaletta in metallo comporta un minor movimento terra per la posa, meno mezzi movimentati e quindi minor impatto.

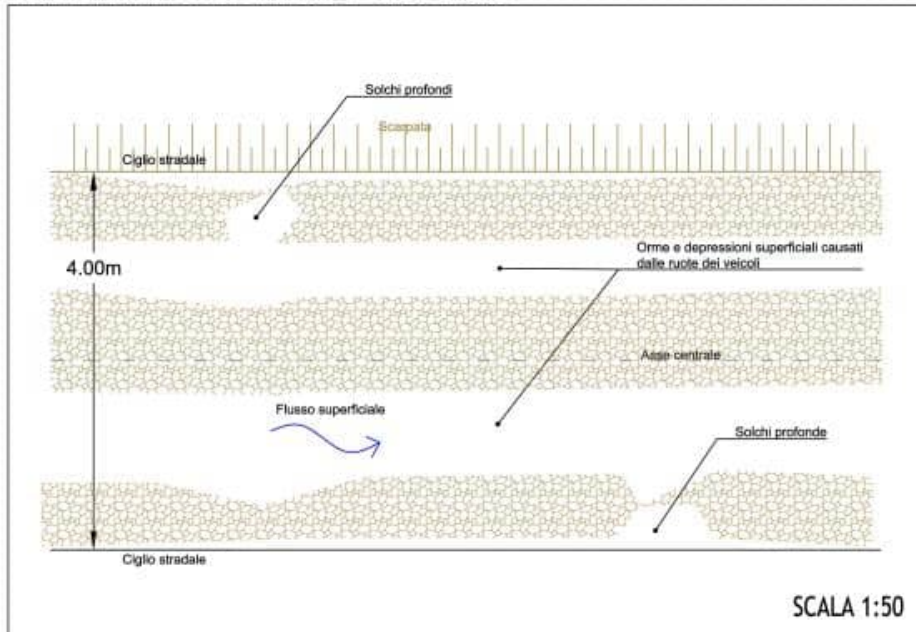
La lunghezza del profilato è di circa $L = 450$ cm, con prolungamento oltre il ciglio stradale di almeno 50 cm per garantire lo scarico del flusso al di fuori della carreggiata. La stabilizzazione della canaletta sul piano di posa avviene mediante saldatura di striscia di rete elettrosaldata, annegata nel piano compattato. Il piede della canaletta sul lato dello scarico è protetto con ciottoli disposti a difesa della scarpata per evitare l'erosione localizzata dovuta allo scarico concentrato. La profondità di infissione della canaletta nel piano stradale è di circa 6 cm, con la parte emergente che intercetta il deflusso superficiale e lo devia trasversalmente prima che possa concentrarsi longitudinalmente lungo la carreggiata. Il passo di installazione delle canalette sarà definito in sede esecutiva sulla base della pendenza longitudinale della strada nei diversi tratti, secondo il criterio generale per cui la distanza tra canalette successive diminuisce all'aumentare della pendenza.

La sistemazione prevede dunque l'eliminazione dei percorsi preferenziali di concentrazione longitudinale del deflusso, l'intercettazione trasversale sistematica del flusso superficiale tramite le canalette e la protezione dei punti di scarico sulla scarpata per evitare l'erosione localizzata. La ridotta pendenza sia della strada che della scarpata non determina un'eccessiva forza erosiva delle acque di deflusso, per cui si ritiene che la protezione con ciottoli al piede della canaletta sia idonea e sufficiente contenere l'erosione localizzata. Il posizionamento di questo pietrame, per quanto semplice, costituisce già un'opera di ingegneria naturalistica ed è il più efficiente nel dissipare l'energia cinetica dell'acqua di deflusso.

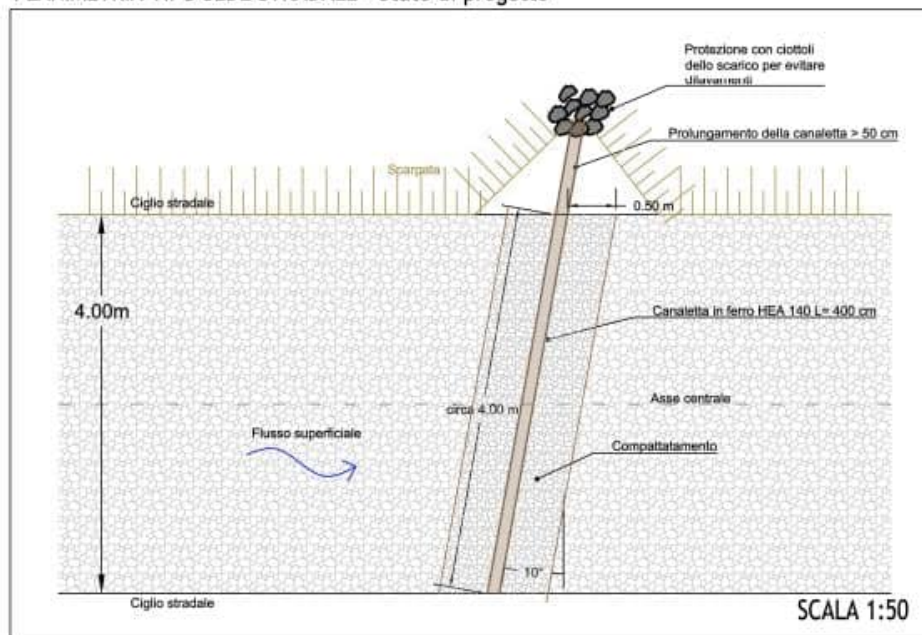
Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

PLANIMETRIA TIPO SEDE STRADALE - Stato di fatto



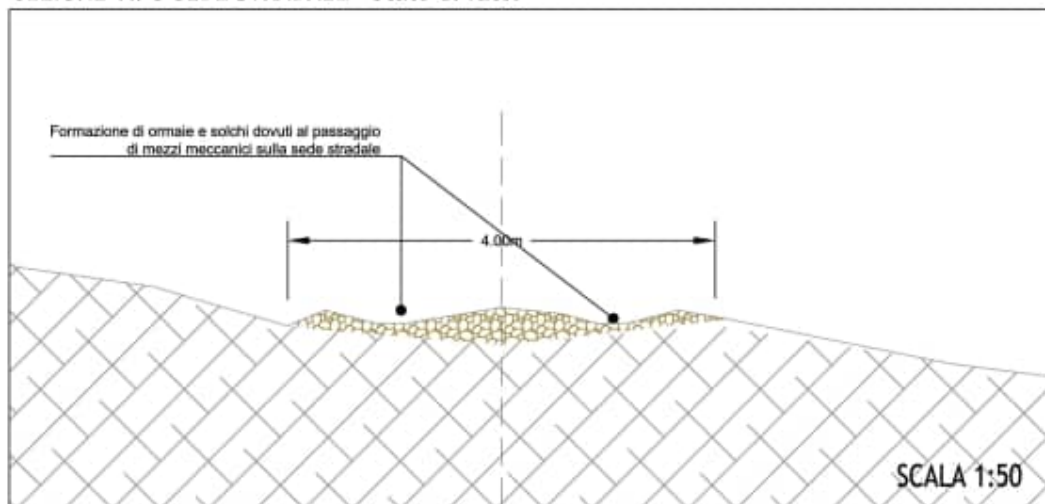
PLANIMETRIA TIPO SEDE STRADALE - Stato di progetto



-  Rigenerazione del fondo stradale
-  Stato attuale del fondo stradale
-  Rigenerazione del fondo stradale: Compattamento
-  Scarpata
-  Ciottoli per protezione scarpata
-  Canaletta metallica

FIGURA 5-1: ESTRATTO DELLA TAVOLA DI PROGETTO RELATIVO ALLA PLANIMETRIA TIPO DELLA SEDE STRADALE NELLO STATO DI FATTO (SOPRA) E NELLO STATO DI PROGETTO (SOTTO).

SEZIONE TIPO SEDE STRADALE - Stato di fatto



SEZIONE TIPO SEDE STRADALE - Stato di progetto

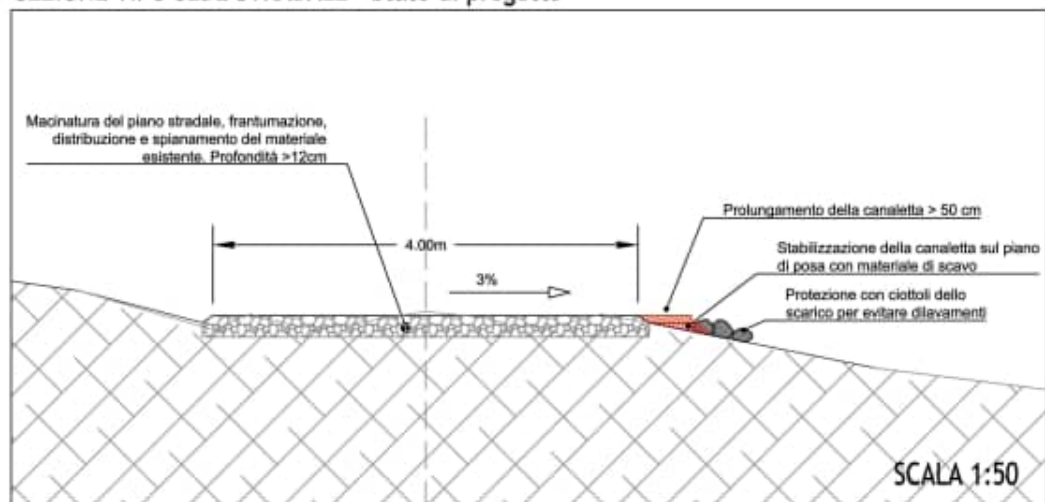


FIGURA 5-2: ESTRATTO DELLA TAVOLA DI PROGETTO RELATIVO ALLA SEZIONE TIPO DELLA SEDE STRADALE NELLO STATO DI FATTO (SOPRA) E NELLO STATO DI PROGETTO (SOTTO).

6 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO ACUSTICO

6. Con riferimento alle attività di cantiere si rende necessario descrivere in dettaglio a titolo integrativo le diverse attività previste (tenendo a riferimento anche quanto richiesto nel paragrafo 'Caratterizzazione dell'aria e del clima'), riportando chiaramente per ciascuna delle fasi di cantiere le strategie per ridurre al massimo le emissioni sonore. Si dovranno valutare: modalità di lavoro a basso rumore; numero e tipologie di mezzi d'opera; contemporaneità delle operazioni; opportuna pianificazione temporale; piano di formazione del personale. La distanza critica indicata in 115 m è tale da ritenere non trascurabile l'impatto dei cantieri nei riguardi in particolare dell'ornitofauna.

Pagina | 23

Le principali sorgenti di rumore in fase di realizzazione del nuovo pascolo sono l'escavatore cingolato per l'estrazione delle ceppaie e per l'adeguamento volumetrico del materiale, affiancati dagli autocarri in transito per il conferimento fuori sito, mentre per la sistemazione della strada si prevede l'utilizzo di fresa stradale o scarificatore montato su trattore forestale per la fresatura del piano viabile. Successivamente è necessaria una livellatrice per il riprofilamento del piano stradale, un rullo compattatore per il costipamento del materiale e infine un escavatore leggero per lo scavo dei siti di posa delle canalette trasversale. Si rendono necessario anche un autocarro per l'approvvigionamento delle canalette, mentre non è necessario l'allontanamento del materiale in quanto non è previsto esubero. Il miglioramento boschivo non comporta invece emissioni rumorose rilevanti se non il trasporto delle piantine nella zona limitrofa all'area di interessata, possibile percorrendo la strada bianca che va verso il Baito delle Suore.

I livelli sonori per le macchine operatrici in cantiere sono riportati nelle Figura 6-1 e Figura 6-2.

Come si nota, quanto riportato nello Studio Preliminare Ambientale trova riscontro nei dati qui riportati.

Occorre però sottolineare che, a seguito di considerazioni approfondite sulle tempistiche di approvazione del progetto nelle sue fasi progettuali, i lavori **verranno eseguiti a partire dalla seconda metà di agosto.**

Il nuovo cronoprogramma comporta un miglioramento delle condizioni ambientali al contorno, in quanto la nuova finestra temporale di cantiere prevista (fine agosto-ottobre) si colloca al di fuori del periodo riproduttivo critico (marzo-luglio) per tutte le specie di interesse evidenziate nella documentazione già depositata.

Si valuta pertanto che l'impatto del cantiere sull'ornitofauna sia non significativo nella nuova finestra temporale.

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot.
Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre
Ospitali per il miglioramento della connettività
ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di
superficie boscata a seguito di schianto da vento al
fine di ampliare un pascolo

Arbeitsicherheit / Gesundheitschutz
Team Akustik

Suva
Röschmattstrasse 39
Postfach
6002 Luzern

Telefon 041 419 61 34
Telefax 041 419 58 28
akustik@suva.ch
www.suva.ch

suva

Tabella di livelli sonori Aziende forestali

Tableau de niveaux sonores Exploitation forestière

Schallpegeltabelle Forstbetriebe

Carichi fonici caratteristici associati
a fonti di rumore, zone e attività

Expositions au bruit caractéristiques
par sources de bruit, zones et activités

Typische Lärmbelastungen für
Lärmquellen, Zonen und Tätigkeiten



Code Suva

Fonti di rumore, zone e attività	Sources de bruit, zones et activités	Lärmquellen, Zonen und Tätigkeiten	$L_{eq}(A)_{GP}$	LQC	BC
Abbattimento legna	Abattage	Holzschlag		3600.1	
Motoseghe a catena (benzina)	Tronçonneuses à chaîne (essence)	Motorkettensägen (Benzin)	105	3408	11502001
Macchine scorciatrici (benzina)	Machines à écorcer (essence)	Holzentrindungsmaschinen (Benzin)	105	3403	11502001
Decespugliatrici	Débroussaillseuses	Durchforstungsgerät	95	3410	11502001
Veicoli d'esbosco, trattori forestali	Engins de débordage, tracteurs forestiers	Rückfahrzeuge, Forstraktoren	90	3691	11502001
Sminuzzatrici	Hacheuses à bois	Holzhackler	100	8722	11502001
Seghe circolari	Scies circulaires	Brennholzkreissägen	100	3096	11502001
Grù a fune metallica (motore di comando, macchinista)	Grues à câble (moteur de commande, machiniste)	Seilkran (Antriebsmotor, Maschinist)	100	3602	29505008
Trasporti con elicottero	Transports de bois par hélicoptère	Hel-Holztransporte		3603	
Aggiungimento carico nel bosco	Accrochage du chargement en forêt	Anhängen im Bestand	86	3603.1	11502001
Sganciamento carico (dist dal p. rifornimento carburante > 50 m)	Décrochage du charg (d p. de ravitaillement en carburant > 50 m)	Abhängen (Distanz zum Tankplatz > 50m)	83	3603.2	11502001
Sganciamento carico (dist dal p. rifornimento carburante < 50 m)	Décrochage du charg (d p. de ravitaillement en carburant < 50 m)	Abhängen (Distanz zum Tankplatz < 50m)	90	3603.3	11502001
Rifornimento carburante (ausiliari per volo)	Ravitaillement en carburant (assistant de vol)	Befanken (Flughefler)	100	8269	25404021
Manutenzione e trasporto	Entretien et transport	Unterhalt und Transport		9005	
Meccanica (ingranaggi, sterzo, ecc.)	Mécanique (boîtes de vitesses, direction, etc.)	Mechanik (Getriebe, Lenkungen usw.)	80	1462	25704011
Raddinzatura, martellatura, smangiatura, sbavatura	Dressage, martelage, meulage, ébarbage	Richten, Hämmern, Schmirgeln, Verputzen	95	9023.21	25704011
Furgoncini, autocam	Camionnettes, camions	Lieferwagen, LKW	80	8042	34202001

Legenda vedere ultima pagina

Légende voir dernière page

Legende siehe letzte Seite

86 291 - 2026 Seite 1

FIGURA 6-1. CARICHI FONICI CARATTERISTICI ASSOCIATI A FONTI DI RUMORE, ZONE E ATTIVITÀ - CANTIERE FORESTALE
(<https://www.suva.ch/IT-CH/DOWNLOAD/DOCUMENTO/TABELLA-DI-LIVELLI-SONORI-PER-L-ECONOMIA-FORESTALE/STANDARD-VARIANTE--86291.DFI>)

Arbeitsicherheit / Gesundheitschutz
Team Akustik

Suva
Röschmattstrasse 39
Postfach
6002 Luzern

Telefon 041 419 61 34
Telefax 041 419 58 28
akustik@suva.ch
www.suva.ch

suva

Tabella di livelli sonori Edilizia

Tableau de niveaux sonores Industrie du bâtiment

Schallpegeltabelle Baugewerbe

Carichi fonici caratteristici associati
a fonti di rumore, zone e attività

Expositions au bruit caractéristiques
par sources de bruit, zones et activités

Typische Lärmbelastungen für
Lärmquellen, Zonen und Tätigkeiten



Code Suva

Fonti di rumore, zone e attività	Sources de bruit, zones et activités	Lärmquellen, Zonen und Tätigkeiten	$L_{eq}(A)_{GP}$	LQC	BC
Edilizia	Construction	Hochbau		0790	
Lavori di cassatura (seghe circolari, martellare)	Travaux de coffrage (scie circulaire, marteau)	Schalungsarbeiten (Kreissäge, Hämmern)	90	0805.01	23102018
Seghe circolari	Scies circulaires	Baukreissägen	95	3061.5	23102018
Posare l'acciaio d'armatura	Pose d'armature	Armierungen verlegen	75	0803	23107053
Vibratori a immersione	Pervibrateurs à aiguille	Tauchvibratoren	86	0236.01	23107053
Lavori da muratura (senza macchine)	Travaux de maçonnerie (sans machines)	Mauerarbeiten (ohne Maschinen)	83	0800	23101001
Fresatrici portatili	Fraiseuses portatives	Steinfräsen portabel	105	0268.1	23107053
Macchine puliscivola	Machine à nettoyer les planches	Bretterreinigungsmaschine	83	0905.01	23107053
Costruzione di fondazione e di terra	Construction de fondations et de	Grund- und Erdbau		0590	
Mini-escavatori	Mini-pelles	Mini-Bagger	80	0104	29502015
Escavatori idraulici	Pelles hydrauliques	Hydraulik-Bagger	83	0103.01	29502015
Escavatori con scalpello	Pelles équipées du brise-roche	Bagger mit Messel	95	0103.11	29502015
Carcatrici compatti	Chargeuses compactes	Kompaktlader	83	0105.41	29502015
Carcatrici	Chargeuses	Pneulader	83	0105.01	29502015
Trax, caricatori su cingoli	Chargeuses sur chenilles	Trax	83	0110.01	29502015
Scraper	Scrapers, décapeuses	Scraper, Schürfkübel	86	0108.01	29502015
Dumper	Dumpers, engins à benne basculante	Dumper, Rückwärtskipper	83	0107.01	29502015
Spianatrici, grader	Engins à aplanir, niveleuse	Planiergeräte, Grader	86	0106	29502015
Escavatori	Pelles mécaniques	Bagger	83	0101.01	29502015
Costipatori	Compacteurs	Bodenverdichter	95	0725	23104005
Costipatori per scavi	Vibro-dameuses	Grabenstamper	95	0752	23104005

Legenda vedere ultima pagina

Légende voir dernière page

Legende siehe letzte Seite

86 208 - 2026 Seite 1

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

Fonti di rumore, zone e attività	Sources de bruit, zones et activités	Lärmquellen, Zonen und Tätigkeiten	Legenda LQ	LQC	BC
Battipali con motore diesel	Sonnettes à moteur diesel	Ramngeräte mit Dieselhammer	100	0715.1	29502015
Battipali con martello pneumatico	Sonnettes à marteau pneumatique	Ramngeräte mit pneumatischem Hammer	110	0719	23107053
Battipali con vibratori elettrici	Sonnettes avec vibreurs électriques	Ramngeräte mit elektrischen Vibratoren	90	0717	23107053
Battipali con vibratori idraulici	Sonnettes avec vibreurs hydrauliques	Ramngeräte mit hydraulischen Vibratoren	90	0717.5	23107053
Battipali a caduta libera	Sonnettes à marteau à chute libre	Ramngeräte mit Freifallhammer	90	0716	29502015
Trivellatrici per pali	Foreuses pour pieux	Bohrpfähmaschinen	90	0722	29502015
Trivellatrici per sondaggio	Appareils de sondage par forage	Sondierbohrgeräte	90	0710.1	29502015
Trivellatrici	Appareils forage moyen de marteau	Imlochhammerbohrgerät	86	0710.4	29502015
Trivellatrici con iniezione d'acqua	Appareils forage avec injection d'eau	Spülbohrgerät	80	0710.5	29502015
Perforatrice sull'altifono	Perforatrices aux rochers sur affût	Gesteinsbohrmaschinen auf Lafette	95	0011.1	29502015
Costruzioni stradali	Construction de routes	Strassenbau			
Martelli demolitori pneumatici, insonorizzati	Marteaux-piqueurs pneumatiques, insonorisés	Abbauhammer pneumatisch, schallgedämmt	100	0016	23107053
Frese per asfalto/macchina di demarcazione	Fräseuses à asphalte/macchine à démarquer	Belagshäsen/Demarkierungsmaschinen	95	0759	23104005
Costipatori per lastre	Compacteurs à plaques	Plattenverdichter	95	0727	23104005
Costipatori per scavi	Vibro-damseuses	Grabenstamper	95	0752	23104005
Rulli vibratori	Rouleaux vibrants	Vibrationswalzen	86	0726.01	23104005
Macchine per la posa rivestimenti	Finisseuses	Belagseinbaumaschinen	90	0756.01	23104005
Tagliagunti	Scieuse de sol	Fugenschneider	95	0754	23104005
Rulli compressore a cilindro	Rouleau-compresseur lisse	Glattnadwalzen	83	0758	23104005
Rulli compressore gommati	Rouleau-compresseur sur pneus	Pneunadwalzen	80	0758.5	23104005
Trasporto	Transport	Transport			
Gru pneumatiche	Grues sur pneus	Pneukrane	83	8013.1	29503001
Carrelli elevatori	Chariots élévateurs	Stapler	83	8051.5	34501013
Carrelli elevatori elettrici	Chariots élévateurs électriques	Stapler, elektrisch	75	8054.1	34501013
Costruzioni (binari e altri)	Pose des voies / Service des travaux	Gleisbau / Baudienste			
Costipatori portatili elettrici	Bourreuses manuelles électriques	Handstopfgeräte elektrisch	100	8102.1	34102020
Macchine serratoiaie	Tineforseuses	Schienserschraubmaschinen	86	8102.3	34102020
Troncatrici e molatrici angolari	Tronçonneuses à disque, meuleuses d'angle	Trenn- und Winkelschleifmaschinen	100	1020.6	34102020
Rincalzatrici	Bourreuses de voies	Stopfmaschinen	105	8103.5	34102020
Saldatura binari	Soudage des rails	Gleisschweißen	83	8104.11	25301015
Smerigliatrici	Mouillage à fêmeri des rails	Gleisschmirgeln	90	8104.3	25203001

Legenda vedere ultima pagina

Légende voir dernière page

Legende siehe letzte Seite

86/208 - 2026

Seite 2

FIGURA 6-2. CARICHI FONICI CARATTERISTICI ASSOCIATI A FONTI DI RUMORE, ZONE E ATTIVITÀ - CANTIERE STRADALE (<https://www.suva.ch/IT-CH/DOWNLOAD/DOCUMENTO/TABELLA-DI-LIVELLI-SONORI-PER-L-EDILIZIA/STANDARD-VARIANTE--86208.DFI>)

Ad ogni buon conto, si sono previste le seguenti misure di mitigazione adottabili per ridurre l'impatto delle emissioni acustiche:

- utilizzo di mezzi conformi alle direttive europee sulle emissioni acustiche delle macchine operatrici (Direttiva 2000/14/CE);
- numero massimo di due mezzi contemporaneamente operativi, con autocarri in transito non sovrapposti alle fasi di lavorazione più rumorose;
- manutenzione ordinaria dei mezzi per garantire il rispetto dei limiti di emissione;
- preferenza per le ore centrali della giornata per le operazioni più rumorose (triturazione), evitando le prime ore del mattino durante le quali l'attività canora dell'avifauna è massima.

Le vibrazioni trasmesse al suolo dall'escavatore cingolato (per il pascolo) e dalla fresatrice (per la strada) sono localizzate nell'immediata area di lavoro e non producono impatti apprezzabili oltre il perimetro di cantiere, anche in considerazione della natura del substrato (suolo organico superficiale su calcari).

7 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO VIABILISTICO

7. In base a quanto presentato non è chiaro se la risistemazione della strada coinvolge tutti i 2,5 km o solamente alcuni tratti. Vanno meglio definiti gli interventi che si intendono eseguire poiché si tratta di una strada forestale, risalente alla Prima guerra mondiale, che si snoda interamente in bosco e ben inserita nel contesto, tanto da apparire parte integrante del paesaggio. Va chiarito inoltre l'impatto dei lavori in riferimento allo scorrimento delle acque superficiali e ai fenomeni di erosione.

La strada forestale che collega Malga Campomolon alla SP64 fa parte della viabilità silvo-pastorale, regolamentata dalla Legge regionale 31 marzo 1992, n. 14 "Disciplina della viabilità silvo-pastorale". Vigé dunque il divieto di circolazione dei veicoli a motore, fatta eccezione per i mezzi esplicitati all'art. 4 della legge. Tra i mezzi autorizzati ci sono quelli impiegati nei lavori agricoli e forestali e quelli legati alla gestione della malga. Dunque, visitare e fruitori dei luoghi possono percorrere la strada solamente a piedi o con mezzi non motorizzati.

La sistemazione interessa l'intero tracciato, per una lunghezza complessiva di circa 2,5 km. Non sono previsti interventi parziali o per tratti selezionati: la scelta di intervenire sull'intero sviluppo stradale risponde alla necessità di garantire l'uniformità funzionale e idraulica del sistema di regimazione, evitando che tratti non sistemati vanifichino l'efficacia delle canalette trasversali nei tratti a monte.

La strada è classificata come viabilità forestale di servizio, di proprietà comunale, e costituisce l'unica via di accesso meccanizzato ai comprensori malghivi di Malga Campomolon di dentro (Comune di Arsiero) e alle aree di intervento del progetto. La sua sistemazione è pertanto funzionale non solo agli obiettivi del presente progetto ma alla gestione ordinaria e straordinaria del patrimonio silvo-pastorale comunale nel lungo periodo.

La strada forestale SP64-Forcella Molon è un tracciato di origine militare risalente alla Prima Guerra Mondiale, realizzato nell'ambito del sistema viario che serviva le posizioni difensive sull'altopiano di Tonezza-Fiorentini. Questo tracciato costituisce pertanto non solo un'infrastruttura funzionale ma un elemento di patrimonio storico-culturale e paesaggistico di rilievo, parte integrante del paesaggio forestale dell'altipiano così come percepito sia dagli utenti locali che dalla fruizione turistica e escursionistica.

In considerazione di questo valore, gli interventi sono stati progettati con il criterio esplicito del minimo intervento compatibile con il recupero funzionale, escludendo qualsiasi modifica al tracciato planimetrico, alla sezione trasversale e al profilo altimetrico esistenti. Nel dettaglio:

- Nessuna modifica al tracciato: il percorso della strada rimane invariato in ogni suo punto; non sono previsti rettifiche, allargamenti, né spostamenti del ciglio stradale;

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

- nessun allargamento della sede: la larghezza della carreggiata di circa 4,00 m, visibile nelle sezioni tipo dell'elaborato **LS_24_099_T02_00.pdf**, è mantenuta invariata;
- nessun intervento sulle scarpate esistenti se non la protezione al piede delle canalette di scarico con ciottoli, come descritto nel paragrafo 5;
- nessuna impermeabilizzazione: il piano viabile mantiene la sua natura in terra battuta e ghiaia costipata, senza posa di asfalto, calcestruzzo o altri materiali impermeabili; la permeabilità superficiale residua è preservata;
- nessuna modifica alla vegetazione di margine: la vegetazione arborea e arbustiva ai cigli della strada non è oggetto di taglio o diradamento nell'ambito di questo intervento; il carattere "in bosco" della strada, che ne costituisce il principale valore paesaggistico, è integralmente conservato.

Pagina | 27

Gli unici elementi visibili di nuova installazione sono le canalette trasversali in metallo, posate a raso con il piano viabile e con prolungamento sulla scarpata protetto da ciottoli. Questi elementi sono già tipologicamente presenti nella viabilità forestale montana del Veneto e non costituiscono un'alterazione percepibile del carattere paesaggistico della strada.

Per quanto riguarda all'impatto sullo scorrimento delle acque superficiali e sui fenomeni di erosione, si rimanda al paragrafo 5 relativo all'impatto sul suolo e sottosuolo della regimazione idraulica.

8 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SULLE RISORSE NATURALI ED AGRONOMICHE

8. In relazione alla realizzazione del nuovo soprassuolo forestale di circa 2 ettari, al fine di perfezionare la definizione di dettaglio degli interventi forestali previsti, si richiede l'integrazione dei seguenti punti:

- **definizione degli obiettivi gestionali, specificando la finalità del rimboschimento, distinguendo se l'impianto persegue obiettivi di tipo produttivo, ecologico-naturalistico o di compensazione ambientale, descrivendo i servizi ecosistemici che si intendono generare;**
- **per il Piano di Gestione Forestale si richiede la trasmissione di un piano gestionale di dettaglio che definisca le operazioni colturali previste nel medio-lungo periodo (es. diradamenti, potature, gestione del sottobosco) e le modalità di mantenimento dell'efficienza dell'impianto;**
- **per la composizione specifica e sesti d'impianto: è necessario fornire la composizione percentuale delle specie arboree ed arbustive elencate, specificando la densità d'impianto e la coerenza della scelta floristica con la fascia fitoclimatica e la serie di vegetazione locale;**
- **si richiede un cronoprogramma dettagliato delle attività, con la descrizione analitica delle fasi di impianto (preparazione del terreno, modalità di messa a dimora, tipologia di concimazione o irrigazione di soccorso) e l'indicazione dei periodi temporali di esecuzione, al fine di valutare la compatibilità con i cicli biologici della fauna locale;**
- **per il Piano di attecchimento: descrizione delle procedure di monitoraggio post-impianto e delle modalità di eventuale risarcimento delle fallanze per garantire il raggiungimento degli obiettivi di copertura previsti.**

Occorre innanzitutto precisare che la zona è ricompresa nel Piano di Riassetto del comune di Lastebasse, nello specifico nella particella 7. I Piani di Riassetto interessano i boschi di estensione superiore ai 100 ettari, e sono normati dall'art. 23 della LR 52/1978 "Legge forestale regionale" e attualmente disciplinati con [DGR 1549 del 30/12/2024](#), con la quale sono state adeguate le Direttive e Norme di Pianificazione Forestale ai criteri minimi nazionali per la redazione dei piani di gestione forestale previsti dal Testo unico in materia di foreste e filiere forestali. Oggi, in Veneto la maggior parte delle superfici boscate di proprietà pubblica risulta gestito mediante i Piani di riassetto forestale di durata dodecennale. Il Piano in questione è in scadenza nel 2027: ciò comporta che la prossima revisione prenderà in carico la nuova superficie creata dal progetto, oltre a tutte le modifiche del soprassuolo avvenute a seguito dell'evento VAIA.

Ciò premesso, non si ritiene opportuno creare un piano di gestione limitato alla superficie oggetto di intervento, dato che si andrebbe a duplicare lo strumento pianificatorio, con gli eventuali problemi di sovrapposizione.

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

Si reputa, invece, opportuno dare delle linee guida gestionali per l'impianto e il monitoraggio dei primi anni.

Si sottolinea che, in ambito forestale, non sono previste concimazioni, irrigazioni di soccorso o potature, sia per le difficoltà logistiche che per motivi economici, senza contare gli aspetti ecologici: si vuole infatti ricreare un ecosistema naturale, con un basso, o meglio nullo, apporto energetico esterno.

Pagina | 29

In merito agli obiettivi gestionali, l'intervento si propone di:

- compensare la riduzione di superficie boscata formalmente autorizzata nell'ambito del procedimento di trasformazione dei 6,80 ettari in pascolo, assolvendo all'obbligo compensativo previsto dalla normativa forestale regionale vigente (L.R. Veneto n. 52/1978 e ss.mm.ii., nonché le disposizioni attuative regionali in materia di trasformazione del bosco);
- accelerare la ricostituzione del soprassuolo forestale in un'area che, a sette anni dagli schianti Vaia, non ha mostrato fenomeni significativi di rinnovazione naturale spontanea, a causa della combinazione di fattori quali la presenza di necromassa residua, il disturbo del suolo e la competizione della vegetazione erbacea pioniera;
- incrementare l'eterogeneità strutturale e compositiva del paesaggio forestale locale, attraverso l'impiego di una miscela di specie arboree autoctone che rispecchi la composizione potenziale dei boschi montani dell'altopiano di Tonezza-Fiorentini, evitando la ricostituzione di soprassuoli monospecifici di abete rosso analoghi.

Il miglioramento boschivo in progetto, descritto nel dettaglio all'allegato LS_24_099_RFOR_00.pdf.p7m a cui si rimanda, prevede un rinfoltimento della rinnovazione naturale insediatasi a seguito degli schianti causati dall'evento VAIA, costituita da abete rosso (*Picea abies*) e faggio (*Fagus sylvatica*). Il progetto interviene sulla sola componente arborea: la vicinanza al bosco circostante e la limitata ampiezza della fascia schiantata (20-50 m) garantiranno il naturale insediamento dello strato erbaceo e arbustivo.

La scelta delle specie è frutto di un'analisi integrata che tiene conto delle formazioni forestali presenti nell'area e delle loro dinamiche storiche, della fascia fitoclimatica di appartenenza e della serie di vegetazione locale. Dal punto di vista fitoclimatico, l'area si colloca nella zona di transizione tra il *Fagetum* (800-1.200 m s.l.m.) e il *Picetum* (1.200-2.000 m s.l.m.), fascia in cui coesistono ed entrano in contatto le due tipologie forestali, determinando le condizioni stazionali che giustificano la composizione specifica mista adottata nel progetto.

L'area si trova al limite superiore del piano montano, dove l'affermazione di una copertura arborea continua è ancora possibile al contrario della discontinuità che caratterizza il piano subalpino (oltre i 1700 m), dovuta all'accorciarsi del periodo vegetativo e ad un intensificarsi dei disturbi. Vista la quota relativamente elevata, si preferisce adottare il modello del rimboschimento a collettivi. Questo tipo di intervento consiste nella creazione di gruppi di alberi che nel giro di 10-15 anni dall'impianto vanno a formare entità dense e stabili. Visto che l'area è classificata come zona di scaricamento valanghe con classe di pericolosità media P2 secondo il

PAI, è preferibile scegliere la forma dei collettivi allungata con l'asse maggiore lungo la linea di massima pendenza, in modo da esporre minor superficie all'impatto della massa nevosa. La dimensione del singolo collettivo è pari a 1-1,5 volte l'altezza della pianta adulta e per questo progetto la dimensione prevista è di 640 mq (35x25 m). La distanza tra i collettivi deve essere tale da non determinare la completa chiusura delle chiome tra due diversi collettivi ed è stabilita circa 12 m. In questo modo si consente l'approfondimento della chioma delle piante di margine, garantendo stabilità al singolo collettivo.

Ogni collettivo è formato da 10 microcollettivi, cioè gruppi densi di piante appartenenti alla stessa specie di forma più o meno circolare. Ogni microcollettivo è composto dalle 5 alle 15 piante, distanziate tra di loro di 0,5-1 m. I microcollettivi sono distanziati tra di loro di circa 3 m.

Per informazioni più dettagliate si rimanda a progetto allegato LS_24_099_RFOR_00.pdf.p7m.

Di seguito vengono brevemente descritte le caratteristiche delle specie arboree scelte per l'intervento ecologico (Del Favero, 2018) e viene riportata la percentuale sulla totalità delle piantine da mettere a dimora.

***Abies alba* - Abete bianco (25%)** Componente storica delle foreste miste prealpine, l'abete bianco si colloca ecologicamente nel *Picetum* inferiore e nel *Fagetum* superiore, con optimum altitudinale tra 900 e 1.600 m s.l.m. La quota dell'area e il substrato calcareo sono pienamente compatibili con la specie, storicamente presente nell'area ma assente dalla rinnovazione post-Vaia, il che rende particolarmente motivato il suo inserimento nel rinfoltimento.

***Fagus sylvatica* - Faggio (13%)** è già presente nella rinnovazione naturale post-Vaia a conferma dell'idoneità stazionale. La quota dell'area (1.510-1.580 m) rientra nell'optimum altitudinale della faggeta montana nelle Prealpi vicentine. Il suo inserimento mira a rafforzarne la presenza nella composizione futura del soprassuolo, bilanciando il peso dell'abete rosso.

***Larix decidua* - Larice (25%)** Specie pioniera del piano subalpino e della fascia di transizione con il piano montano, il larice è la scelta più indicata per le posizioni più esposte e per i collettivi con rinnovazione naturale meno densa. Storicamente presente nelle formazioni forestali dell'altopiano di Tonezza-Fiorentini, è pienamente adatto al substrato carbonatico e alle condizioni di piena luce che caratterizzano l'area post-schianto.

***Picea abies* - Abete rosso (13%)** Specie dominante del *Picetum*, è già largamente rappresentata nella rinnovazione naturale presente. Il suo inserimento in proporzione contenuta mira a integrare i nuclei di rinnovazione spontanea nelle posizioni in cui questa risulta discontinua, senza alterare l'obiettivo di diversificazione compositiva del futuro soprassuolo.

***Acer pseudoplatanus* - Acero di monte (13%)** Latifolia caratteristica del *Fagetum* superiore, con optimum su versanti freschi e stazioni con buona disponibilità di nutrienti. L'esposizione est e la quota dell'area sono coerenti con l'ecologia della specie, presente nelle formazioni miste montane delle Prealpi venete.

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre Ospitali per il miglioramento della connettività ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di superficie boscata a seguito di schianto da vento al fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot. Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

***Sorbus aucuparia* - Sorbo degli uccellatori (4%)** Specie accessoria di margine e radura, presente con continuità nelle peccete e faggete montane dalla fascia submontana fino al limite del bosco. Pienamente idonea alla quota e al substrato del sito.

***Salix caprea* - Salicone (4%)** Pioniera tipica delle aree di disturbo nelle foreste montane, idonea alle posizioni con rinnovazione assente o scarsa. La sua presenza presidia le microstazioni più degradate favorendo una rapida copertura del suolo.

***Fraxinus excelsior* - Frassino maggiore (4%)** Specie accessoria indicatrice di stazioni fresche con buona disponibilità di nutrienti.

Il periodo previsto per la realizzazione del miglioramento boschivo rientra in quello di realizzazione del progetto, cioè dalla seconda metà di agosto ad ottobre. Questo periodo coincide con la fine del periodo vegetativo ed è dunque un momento adatto alla messa a dimora delle piantine. Il tempo previsto per la localizzazione dei collettivi e dei microcollettivi e la messa a dimora delle piantine è di due settimane continuative.

Dunque, il risarcimento delle fallanze non si ritiene necessario né conveniente, in quanto, tra le altre cose, richiederebbe di rientrare nell'area rischiando di danneggiare la rinnovazione già affermata.

La messa a dimora di un numero elevato di piantine (1.200/ha) è dettata dalla previsione che l'attecchimento delle piantine sarà difficile: si punta quindi ad accettare il rischio di fallanze, con la previsione di un soprassuolo finale con una densità stimata di 600 piante/ha.

Sulla successiva destinazione d'uso della particella, occorre rimandare la scelta a soprassuolo attestato, stanti anche le decisioni che il selvicoltore vorrà adottare in fase di revisione del Piano di Riassetto.

9 QUADRO AMBIENTALE - IMPATTO SU FLORA, FAUNA ED HABITAT

9. La documentazione presentata non analizza il periodo indicato dei lavori, aprile-giugno, in relazione alla nidificazione delle specie presenti nell'area. Inoltre, sebbene il titolo del progetto ricomprenda interventi finalizzati alla protezione degli anfibi non sono stati riportate le azioni specifiche previste per questa categoria di animali.

9.1 IMPATTI SULL'AVIFAUNA

Occorre innanzitutto sottolineare che, a seguito di considerazioni approfondite sulle tempistiche di approvazione del progetto nelle sue fasi progettuali, i lavori verranno eseguiti a partire dalla seconda metà di agosto.

Il nuovo cronoprogramma comporta un miglioramento delle condizioni ambientali al contorno, in quanto la nuova finestra temporale di cantiere prevista (fine agosto-ottobre) si colloca al di fuori del periodo riproduttivo critico (marzo-luglio) per tutte le specie di interesse evidenziate nella documentazione già depositata.

Si valuta pertanto che l'impatto del cantiere sull'ornitofauna sia non significativo nella nuova finestra temporale.

9.2 IMPATTI SUGLI ANFIBI

Il monitoraggio erpetologico condotto nel luglio-agosto 2025 (allegati **2°_relazione_alto_astico.pdf** e **prima RELAZIONE MONITORAGGIO Alto Astico aprile 2025.pdf**) ha rilevato 5 specie di anfibi nelle pozze in prossimità dell'area di intervento (Figura 9-1: Inquadramento delle pozze esistenti e in progetto nei dintorni dell'area di intervento e individuazione di un buffer di 50 m intorno alle stesse.). Nella pozza "Campomolon di dentro - Alto" sono stati confermati *Bufo bufo* (rospo comune) e *Ichthyosaura alpestris* (tritone alpestre). Ulteriori specie attese nell'area sulla base delle caratteristiche ambientali e dei dati di presenza nei quadranti di riferimento comprendono *Rana temporaria* (rana temporaria), *Salamandra salamandra* (salamandra pezzata) e potenzialmente *Triturus carnifex* (tritone crestato italiano). Quest'ultima è una specie di interesse comunitario ai sensi dell'Allegato II della Direttiva Habitat 92/43/CEE, ed è stata reputata come assente nello screening specifico di VINCA **LS_24_099_Format_00.pdf** a cui si rimanda.

Escludendo il tritone crestato, la fenologia riproduttiva delle specie rilevate in relazione alla finestra di cantiere aprile-giugno è la seguente:

- *Bufo bufo*: migrazione riproduttiva verso i siti acquatici a marzo-aprile, deposizione ad aprile, metamorfosi dei girini a giugno-luglio. Il periodo

- agosto- ottobre non coincide quindi con nessuna delle fasi di deposizione, sviluppo larvale e metamorfosi;
- *Ichthyosaura alpestris*: permanenza in acqua per la riproduzione tra aprile e giugno, deposizione delle uova tra aprile-maggio, larve acquatiche tra maggio-luglio. L'intera fase riproduttiva è esterna alla finestra di cantiere;
 - *Rana temporaria*: deposizione a marzo-aprile e metamorfosi tra maggio e giugno, anche in questo caso non vi è sovrapposizione con il periodo di cantiere;
 - *Salamandra salamandra*: specie terricola, partorisce larve acquatiche in corsi d'acqua e pozze: aprile-maggio. Particolarmente vulnerabile all'inquinamento da idrocarburi delle acque, per cui di seguito si elencano le misure di prevenzione.

Le interferenze potenziali sono di tre tipi distinti: diretta meccanica, interferenza con i percorsi di migrazione e inquinamento delle acque delle pozze.

Interferenza diretta meccanica. Le operazioni di estrazione delle ceppaie con escavatore nelle aree di pascolo possono causare la mortalità diretta di individui adulti o in metamorfosi che utilizzano le ceppaie e la lettiera umida come rifugio diurno. *Bufo bufo* e *Salamandra salamandra* in particolare tendono a rifugiarsi sotto la corteccia delle ceppaie decomposte e nelle cavità radicali: la rimozione meccanica può distruggere questi microhabitat con gli individui all'interno.

Durante la migrazione riproduttiva primaverile (marzo-aprile per *Bufo bufo*, aprile per *Rana temporaria*), gli individui adulti percorrono percorsi terrestri anche di diverse centinaia di metri verso i siti di deposizione. Il discostamento di questo periodo da quello di cantiere minimizza il rischio di mortalità da investimento da parte dei mezzi in movimento.

Relativamente all'inquinamento delle acque, l'aspetto dello spandimento degli idrocarburi è già trattato al paragrafo 4 (Impatto sul suolo e sottosuolo di oli e carburanti) cui si rimanda per le misure preventive e le procedure di emergenza. In particolare, la pozza "Campomolon di dentro - Alto" è sito riproduttivo confermato di *Bufo bufo* e *Ichthyosaura alpestris*. Tuttavia, il cantiere si verifica in un periodo lontano da quello riproduttivo della specie e inoltre la pozza di interesse è localizzata in un punto più elevato rispetto a quello delle aree di intervento, perciò eventuali spargimenti accidentali non riuscirebbero a raggiungere la stessa.

Si evidenzia che nessuna delle specie presenti è considerata specie prioritaria ai sensi della direttiva Habitat tranne la *Rana temporaria* che è specie di Allegato V della Direttiva Habitat, il cui prelievo può essere oggetto di misure di gestione. Le specie sono tutte considerate di minor preoccupazione nella Lista Rossa IUCN, in quanto le popolazioni delle stesse non sono a rischio o in stato di riduzione.

AL netto di quanto sopra enunciato, le misure specifiche attuabili in fase di cantiere per la protezione degli anfibi sono le seguenti:

- creazione di una zona di rispetto di 50 m attorno alle pozze all'interno della quale è vietato il transito di mezzi meccanici e il deposito di materiali di cantiere;

- ispezione visiva delle ceppaie con rimozione manuale e allontanamento degli individui di anfibi eventualmente rinvenuti verso aree non interessate dalle lavorazioni;
- divieto di traffico nelle ore notturne e crepuscolari. per eliminare il rischio di mortalità da investimento nelle ore di massima attività di spostamento degli anfibi.

Riassumendo il progetto potrebbe avere impatti su alcune specie di anfibi che non sono di importanza comunitaria, ma l'adozione di alcune misure precauzionali consente di ridurre al minimo questo rischio.

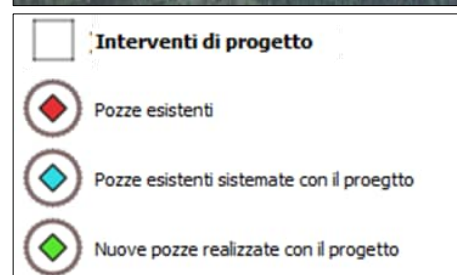
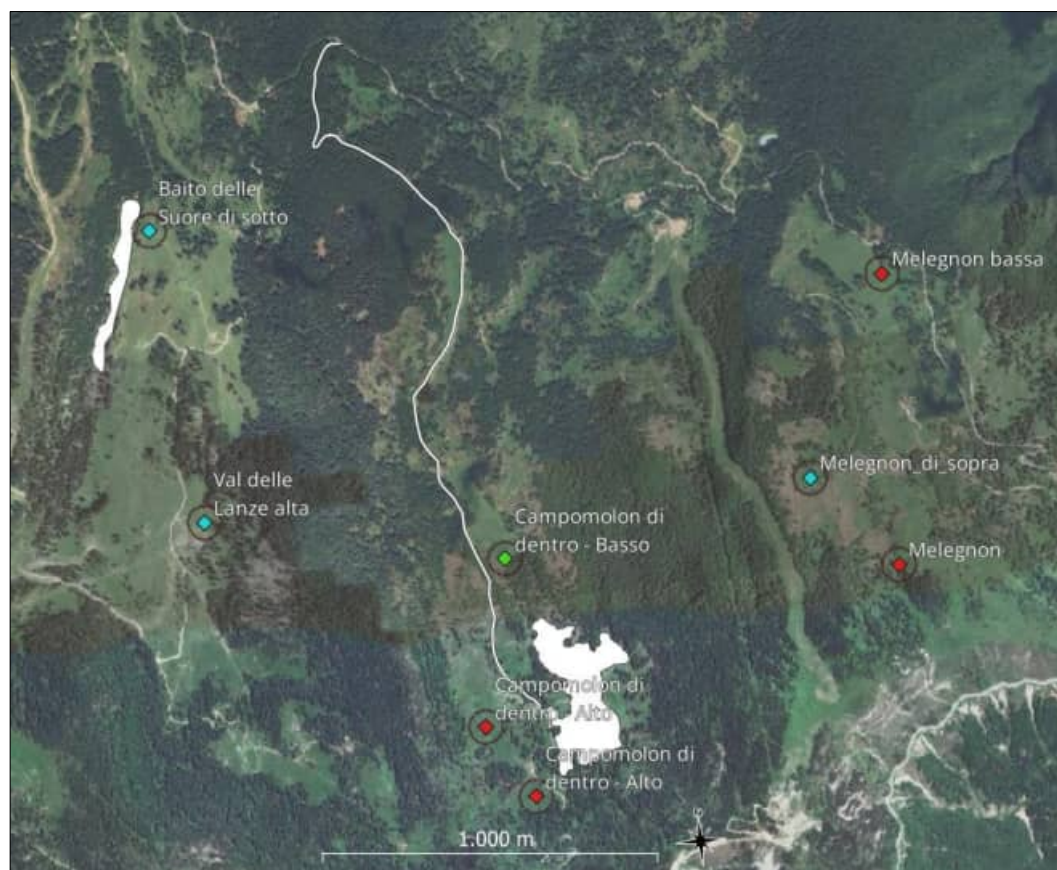


FIGURA 9-1: INQUADRAMENTO DELLE POZZE ESISTENTI E IN PROGETTO NEI DINTORNI DELL'AREA DI INTERVENTO E INDIVIDUAZIONE DI UN BUFFER DI 50 M INTORNO ALLE STESSE.

Progetto A.L.T.O. ASTICO: Anfibi, Laghetti e Terre
Ospitali per il miglioramento della connettività
ecologica nella valle dell'Astico Trasformazione di
superficie boscata a seguito di schianto da vento al
fine di ampliare un pascolo

Risposta alla richiesta di integrazioni (prot.
Provincia di Vicenza n. 7847 del 18/02/2026)

10 OSSERVAZIONE DELL'U.O. SERVIZI FORESTALI - UFFICIO DI VICENZA

Si rimanda direttamente LS_24_099_RFOR_00.pdf.p7m.

Pagina | 35

Malo, 12/03/2026

dott. for. Marco Grendele

Firmato digitalmente ai sensi del
D. Lgs. 7 marzo 2005, n. 82
