

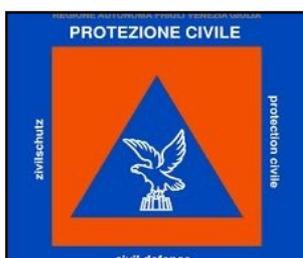


REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI FORNI AVOLTRI



**“LAVORI DI SISTEMAZIONE E ADEGUAMENTO
DELLA STRADA “LOC. ZOCCAZ”
IN COMUNE DI FORNI AVOLTRI (UD)”**

- PROGETTO DEFINITIVO - ESECUTIVO -



ORDINANZA CDPC N. 558/2018

COMMITTENTE

CONSORZIO BOSCHI CARNICI
Via Carnia Libera 1944, s.n.
33028 - Tolmezzo (UD)
P.IVA e CF 00462520305

Tel. 0433/2328
Fax 0433/44732
info@consorzioschicarnici.it
posta@pec.consorzioschicarnici.it



DATA

OTTOBRE 2020

ELABORATO

**RELAZIONE
PAESAGGISTICA
FORESTALE E AMBIENTALE**

N.

A2

PROGETTAZIONE

DOTT. MICHELE SIMONITTI
FORESTALE LIBERO PROFESSIONISTA
Tecnologie Forestali e Ambientali



1. PREMESSA

2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA DELL'INTERVENTO

3. ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

4. DESCRIZIONE SOMMARIA DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

5. USO DELLE RISORSE NATURALI - PRODUZIONE DI RIFIUTI - INQUINAMENTO E

DISTURBI AMBIENTALI

6. INTERFERENZE CON IL SISTEMA AMBIENTALE

7. QUALITA' E CAPACITA' DI RIGENERAZIONE DELLE RISORSE NATURALI

8. VINCOLI AMBIENTALI, PAESAGGISTICI, FORESTALI E URBANISTICI

9. IMPATTO DEGLI INTERVENTI, EFFETTI E MITIGAZIONE

10. CONCLUSIONI

BIBLIOGRAFIA

1. PREMESSA

La relazione accompagna il progetto definitivo - esecutivo relativo agli "Lavori di SISTEMAZIONE E ADEGUAMENTO della strada "LOC. Zoccaz" in Comune di Forni Avoltri (UD)".

Tale intervento prevede la sistemazione e adeguamento funzionale di una viabilità forestale camionabile di secondo livello, consentendo di effettuare le operazioni di utilizzazioni forestali in condizioni di sicurezza impiegando mezzi idonei che rendano convenienti e fattibili le attività medesime delle ampie superfici boscate, di proprietà privata, che allignano nel suo intorno, visibilmente danneggiati in seguito al evento meteo occorso nell'ottobre 2018 denominato "Tempesta VAIA".

La relazione, a sensi dell'art. 146, comma 5 del D. Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42«Codice dei beni culturali e del paesaggio», è finalizzata a verificare la compatibilità dell'intervento con le valenze paesaggistiche dei luoghi oltre che delle opere di mitigazione e di compensazione atte a ridurre gli impatti ambientali e paesaggistici dell'opera.

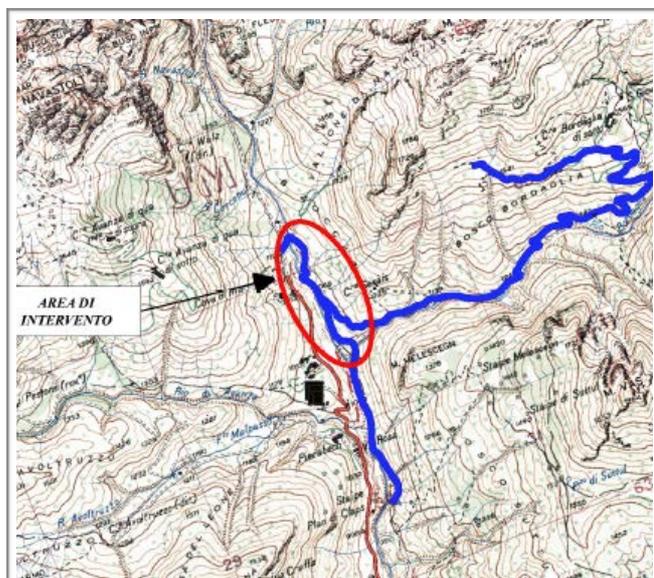
Lo scopo è quello di valutare l'incidenza delle opere sugli aspetti vegetazionali, ambientali, paesaggistici, ecc. del sito, con particolare riguardo agli interventi di ripristino e mitigazione più idonei a consentire il migliore inserimento dei lavori nel contesto ambientale in questione.

Il progetto verrà quindi esaminato e descritto facendo particolare riferimento alle tipologie delle opere ed alle loro dimensioni, alla complementarità con altri piani, all'uso delle risorse naturali, alla produzione di rifiuti, all'inquinamento ed ai disturbi ambientali connessi, al rischio incidenti. Verrà quindi effettuata un'ampia descrizione dell'ambiente naturale, saranno analizzate le influenze ed interferenze progettuali con il sistema ambientale; con riferimento alle componenti abiotiche (suolo, aria, acqua), alle componenti biotiche (flora e fauna), alle nicchie ed alle connessioni ecologiche avendo conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali.

2. INQUADRAMENTO GENERALE DELL'AREA DELL'INTERVENTO

L'intervento in progetto riguarda interventi di realizzazione a carico di un tratto di viabilità forestale all'interno del comprensorio forestale del Comune di Forni Avoltri di proprietà del Consorzio Boschi Carnici. In particolare le aree sono localizzate nei versanti in sinistra orografica del torrente Degano.

Il complesso di riferimento include ampi versanti di particolare pregio forestale e ambientale nonché paesaggistico che si protendono e sfumano con le quote elevate degli alpeggio del complesso montuoso Monte Vas (1964 m.s.l.m.) e della Cima Ombladet (2255 m.s.l.m.). L'area di intervento è localizzata nel territorio del Comune di Forni Avoltri. In particolare le aree colpite ricadono all'interno di particelle forestali di proprietà del Consorzio suddetto attualmente dotate di strumento



pianificatorio forestale.

Con la realizzazione degli interventi la viabilità assumerà un carattere prettamente camionabile di primo livello e in questo senso, l'infrastruttura viaria così progettata darà ulteriore impulso allo sviluppo delle attività legate alla gestione produttiva dei boschi, consentendo l'impiego della moderna meccanizzazione forestale avanzata che permette di operare nell'ottica di limitare i danni al soprassuolo forestale nonché alla componente accessoria del sottobosco e soprattutto al suolo. Oltre a tali aspetti, lo sviluppo della viabilità come progettata è determinante per intervenire su tali aree diminuendo i costi delle lavorazioni, migliorando notevolmente le condizioni di lavoro e soprattutto garantendo una necessaria transitabilità in piena sicurezza con mezzi a motore, fatto che attualmente non è possibile. E' indubbio che con tali condizioni vi sarà un chiaro miglioramento dei valori di macchiatico di queste formazioni.

Per tali motivi e per quanto anche anticipato in premessa il progetto degli interventi è stato impostato nell'ottica di valorizzare in modo puntuale il carattere di **multifunzionalità** che la viabilità forestale deve avere ponendo l'accento sicuramente agli aspetti forestali senza escludere la funzionalità turistico - ricreativa di questi comprensori, alla funzione antincendio, alla funzione paesaggistica il tutto in un'ottica di resilienza di un complesso fortemente compromesso da eventi meteo rilevati occorsi nell'ottobre 2018.

Sempre nell'ottica di ragionare in modo integrato, la proposta di intervento ha tenuto conto anche alla compatibilità con altri progetti futuri che si intende perseguire soprattutto in considerazione del fatto che il tratto di viabilità oggetto degli interventi fa parte di un'ampia viabilità situata in sinistra orografica del torrente Degano il cui sviluppo si completa a valle con l'abitato del Comune di Forni Avoltri e a monte verso un ampio comprensorio della foresta di Bordaglia di indubbia valenza forestale, ambientale e turistico - ricreativa.

3. ASPETTI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

L'illustrazione dell'inquadramento vegetazionale, viene fatto seguendo le indicazioni riportate nei testi "*La vegetazione forestale e la selvicoltura nella regione Friuli-Venezia Giulia*".

L'area rientra nell'unità di paesaggio Alpino dal considerevole sviluppo territoriale e dalla densità abitativa davvero limitata nella quale è compresa anche la Carnia, quest'ultima caratterizzata da una morfologia dei rilievi più varia e nelle quali si evidenziano le contemporanee presenza di formazioni carboniche con ambienti di elevata accidentalità e altre formazioni geologiche che hanno dato origine a rilievi maggiormente addolciti.

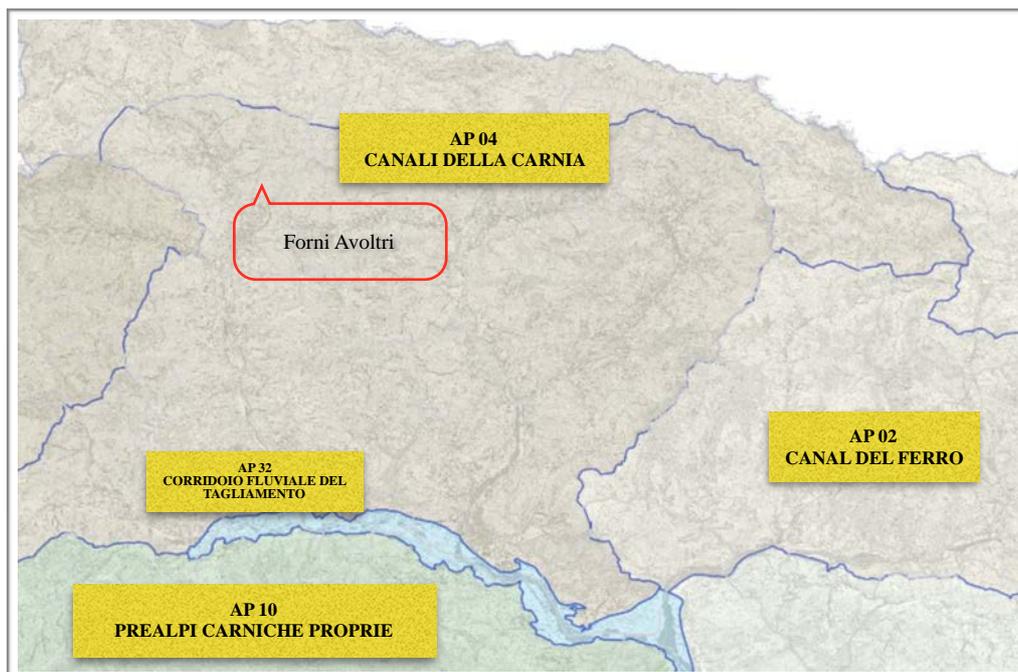
Dal punto di vista fitogeografico l'area si trova nella fascia montana del distretto mesalpico centrale subito a ridosso del distretto mesalpico interno ed endalpico.

In questi ambiti sono ubicate le più estese proprietà forestali regolarmente pianificate e nello specifico dal punto di vista tipologico ci troviamo in formazioni ascrivibili alle peccete montane. Tali formazioni si caratterizzano altresì per una distribuzione verticale monopiana, con copertura da regolare a colma e tessitura intermedia. Il dinamismo è diffusamente stabile e pertanto la composizione arborea pone in rilievo la presenza di specie come l'Abete rosso con aliquote preponderanti rispetto a specie come l'Abete bianco, il Faggio, il Sorbo che sono presenti in misura minore. L'aspetto fisionomico dello strato arbustivo - erbaceo è nel complesso molto povero e si limita alla presenza di Nocciolo, per contro quello erbaceo si presenta con specie acidofile e nemorali tra le quali si può elencare il mirtillo e la calamagrostide dei boschi. In questi

settori il clima è prevalentemente caratterizzato da un progressivo aumento delle precipitazioni che si attestano decisamente sotto i 2.000 mm medi annui mentre le temperature medie annue oscillano intorno ai 10 - 11°C.

In alcune aree la copertura è di tipo lacunoso per gli intensi tagli effettuati. Nella parte superiore dominano le fasi di perticaia e giovane fustaia mentre nella parte basale, sono presenti fasi di spessina e giovane perticaia, con una distribuzione a gruppi. Sui versanti in oggetto rivolta presenza di latifoglie mesofile con faggio nel piano sottoposto.

Dal punto di vista paesaggistico le aree oggetto degli interventi ricadono all'interno dell'ambito paesaggistico "AP04 - Canali della Carnia".



Siamo all'interno di un ambito molto vasto che comprende molti comuni della Carnia tra i quali anche Forni Avoltri e al quale si attribuisce il tipico paesaggio alpino nel quale si possono osservare notevoli peculiarità naturali. A tal riguardo i rilievi presenti nell'ambito sono caratterizzati in modo prevalente da morfologie dolci, originate dall'erosione e dal modellamento di litotipi terrigeni che in generale presentano una rigogliosa copertura vegetale. La presenza di considerevoli masse rocciose è limitata alle cime dei rilievi più alti che normalmente si trovano isolati. Generalmente sono aree in cui possono risultare frequenti i fenomeni di dissesto localizzato, quest'ultimi riconducibili alla marcata friabilità e alla forte tettonizzazione delle rocce.

I corsi d'acqua principali, a regime torrentizio, scorrono in ampie valli alluvionate dal caratteristico colore grigio scuro e bruno, dovuto al trasporto del materiale eroso più a monte. Le valli e i rilievi sono generalmente caratterizzati dalla presenza di boschi rigogliosi e di numerose specie rare di fiori montani. Nei versanti e sui crinali, in corrispondenza di centri abitati di mezza costa e di stavoli, è diffusa la presenza del prato stabile. I fondovalle più aperti sono intensamente coltivati, ed è frequente l'associazione fra prato stabile e colture avvicendate. Gli insediamenti stabili sono molto numerosi sia nel fondovalle, sia a mezza costa. I centri principali, collocati in fondovalle, sono in genere maggiormente compromessi nei loro caratteri tipologici originari rispetto ai borghi periferici di versante o in quota, che invece sono, da questo punto di vista, generalmente ben conservati.

Il bacino in questione, per le sue qualità ambientali, annovera numerose specie animali presenti nel territorio della Carnia. Tra tutti gli ungulati alpini, capriolo, cervo, camoscio sono specie presenti oltre ad altri importanti mammiferi fra i quali il gatto selvatico, diversi specie di mustelidi, roditori ed insettivori. Fra l'avifauna sono presenti specie tipiche come diversi rapaci: gufo reale, allocco, aquila reale, astore, poiana; tutti i tetraonidi dell'arco alpino: gallo cedrone, gallo forcello, pernice bianca, francolino di monte e diverse specie di corvidi, picidi e passeriformi. Ben rappresentati sono anche anfibi, rettili ed insetti che trovano nell'estrema variabilità del paesaggio che caratterizza questi ambienti, condizioni ideali di vita.

4. DESCRIZIONE SOMMARIA DEGLI INTERVENTI DI PROGETTO

Il tracciato e il suo sviluppo longitudinale non subirà di fatto nessuna modifica. Nel complesso la viabilità prevista in progetto avrà le caratteristiche della viabilità forestale camionabile di primo livello con una sezione tipica aventi una larghezza media di 4,0 metri comprensivi della banchina (0,50 ml.) negli strati di riporto. Il fondo sarà stabilizzato con materiale di idonea pezzatura e la pendenza longitudinale media sarà inferiore al 10%.

Durante l'intero lo sviluppo saranno previste opere accessorie funzionali al drenaggio dei deflussi superficiali nonché per il sostegno dei riporti e comunque funzionali a garantire la massima funzionalità all'infrastruttura. Lungo l'intero sviluppo della viabilità le scarpate di scavo saranno opportunamente profilate su pendenze variabili da 1/1 a 2/3 in relazione alla coesione ed al grado di stabilità della pendice. Lo strato superficiale, prima della sagomatura finale, sarà opportunamente fresato ed in seguito rullato con rullo vibrante, per garantire una adeguata compattazione e la parziale impermeabilizzazione del fondo stradale. La carreggiata sarà opportunamente baulata, con una pendenza verso le banchine del 7-10%. La banchina di valle non dovrà essere rilevata, ma piuttosto complanare alla carreggiata per favorire lo sgrondo naturale delle acque.

I principali parametri tecnici di distinzione sono stati accuratamente considerati. Di seguito si riportano i seguenti dati di sintesi:

- Tipo di infrastruttura: camionabile principale
- Sviluppo totale: 1130 metri
- Pendenza longitudinale: 1-10%, massima 13%

Viste le caratteristiche del versante e del tracciato è prevista la realizzazione di diverse opere in pietrale quali soglie in corrispondenza di un attraversamento sul quale è previsto altresì la realizzazione di un guado in pietrale.

Lungo tutto il tracciato verranno posizionati dei tombotti con tombino in sassi a monte con un intervallo di 40 m l'uno dall'altro. I tombotti avranno diametro interno di 40 cm. In corrispondenza di due attraversamenti verranno posizionati tubi vibrocentrifugati del diametro di 80 cm. Su quest'ultimi saranno realizzate le scogliere di invito a monte e la platea di valle allo scopo di contenere l'effetto erosivo dei deflussi in uscita.

Al termine dei lavori verrà realizzato l'inerbimento delle superfici oggetto di movimenti terra. A tal fine particolare attenzione dovrà essere posta nella scelta di specie erbacee ed arbustive ecologicamente compatibili con la stazione ove si opera. L'inerbimento a pronto effetto è una tecnica indispensabile ed obbligatoria per evitare i rischi di erosione delle superfici. La germinazione avviene dopo circa 15 giorni

dalla semina se il terreno rimane umido, altrimenti richiede un tempo più lungo. Il momento ideale per la semina è SETTEMBRE-OTTOBRE, ma anche la semina in primavera è possibile.

La scelta del miscuglio è fondamentale per individuare le specie idonee alle stazioni di riferimento. Per tale scopo, sarà importante valutare le specie più idonee anche sulla base delle caratteristiche stazionali pedoclimatiche e vegetazionali. Al fine di garantire un pronto effetto dovranno essere utilizzate nel miscuglio una componente graminacea e una leguminosa commerciale che ben assolvono al compito di garantire una rapida ricolonizzazione delle superfici. In seguito si assisterà ad una fase di regressione di tali componenti in favore di quelle autoctone presenti nel miscuglio. La distribuzione deve essere omogenea e gli strati avranno spessore da 3 a 5 cm. L'impiego di sostanze collanti favorisce il fissaggio delle sementi al substrato e la formazione di una pellicola antierosiva, di supporto nelle fasi iniziali di germinazione delle sementi.

L'impiego della fibra organica (mulch) esalta le funzioni di trattenimento dell'umidità e di supporto organico, facilitando la germogliazione dei semi e lo sviluppo delle piante.

Per quanto invece attiene i materiali e mezzi si specifica quanto segue:

- Mezzo meccanico: idrosemiatrice
- Materiali:
 - miscuglio di sementi: 60 g/mq;
 - fibra organica (mulch): 300-700 g/mq;
 - fertilizzante organico (10 -150 g/mq)
 - fertilizzante chimico (20 g/mq)
 - leganti ,collanti o resine (40-100 g/mq)
 - additivi ormonici (1-5 g/mq) atti a stimolare la radicazione delle sementi;
 - acqua

Si ribadisce comunque che nella scelta del miscuglio idoneo alle caratteristiche stazionali sarà opportuno procedere con una attenta valutazione delle condizioni medesime, facendo anche riferimento alle pregresse esperienze che sono state condotte lungo i tracciati esistenti con rilevanti risultati.

SINTESI DEI PRINCIPALI DATI PROGETTUALI

- ▶ Tipologia opera: strada forestale camionabile di primo livello;
- ▶ Sviluppo complessivo 1130 m;
- ▶ Carreggiata 4 m (comprensivo di banchina);
- ▶ Sezione baulata;
- ▶ Fondo naturale migliorato con stesa di misto granulare;
- ▶ Pendenza media 10%;
- ▶ Opere di consolidamento scarpate: scogliere inerbite, idrosemia;
- ▶ Opere di regimazione acque: guadi a corda molle con tombino diametro 80 cm, tombotto diametro 40 cm con tombino in pietrame;
- ▶ Opere di rinverdimento: inerbimenti potenziati. In particolare si prevedono le seguenti opere :
 - Scavi di sbancamento per la realizzazione del tracciato stradale secondo quanto riportato negli elaborati grafici di progetto;
 - realizzazione di piccole opere di sostegno al piede dei rilevati di sottosopra, con particolare riguardo ai tornanti, al fine di consentire una migliore profilatura delle scarpate con pendenze che garantiscono una

migliore stabilità. La costruzione avverrà per corsi regolari e a mosaico regolare, avendo cura di stendere strati di terra vagliata sopra ogni corso di blocchi per ottenere l'intasamento dei vuoti e consentire lo sviluppo della vegetazione erbacea ed arbustiva (Fig 1). Questa struttura sarà caratterizzata da una buona deformabilità e quindi sarà in grado di assorbire i vari assestamenti del terreno ed inoltre garantirà un buon drenaggio.



Fig. 1

- realizzazione di opere di drenaggio superficiale con guadi realizzati in pietrame annegato e con le ripetute soglie in pietrame a monte a valle;
- sistemazione delle aree attraverso l'operazione di idrosemina potenziata su tutte le superfici. Tale operazione dovrà essere effettuata attraverso l'impiego di un miscuglio di semi di specie autoctone adatte al sito di riferimento.

Nel complesso la nuova realizzazione si svilupperà per una lunghezza di 2719 metri per i quali si prevede la nuova realizzazione di tracciati aventi le caratteristiche geometriche che configurano la nuova viabilità di tipo camionabile principale.

La scelta del tracciato ha tenuto in debita considerazione tutti gli aspetti tecnici, economici, logistici e organizzativi finalizzati all'individuazione della soluzione tecnica ottimale alle condizioni geomorfologiche che si sono rilevate nelle aree di intervento rispettando nel contempo le indicazioni riportate nel art. 42 del "Regolamento forestale" in attuazione dell'articolo 95 della legge regionale 23 aprile 2007 n. 9. I lavori di progetto sono di fondamentale importanza per l'attuazione di interventi selvicolturali in formazioni forestali altamente produttive.

5. USO DELLE RISORSE NATURALI - PRODUZIONE DI RIFIUTI - INQUINAMENTO E DISTURBI AMBIENTALI

Le opere di sistemazione e adeguamento, come previsto dal progetto, comporta un ridotto se non trascurabile cambiamento permanente dei tipi colturali, che in seguito sarà comunque parzialmente inerbita e quindi di fatto rinaturalizzata. Si evidenzia che la superficie della fascia non interessata taglio di superficie boscata le superfici di scavo e riporto sono limitate agli interventi di risonamento e allargamento della sezione stradale, aree alle quali il cambiamento colturale può ritenersi temporaneo, visto che tali superfici verranno immediatamente inerbite, ed in pochi anni saranno nuovamente colonizzate dalle specie erbacee ed arbustive (Fig 2).



Fig. 2

Gli interventi non comporteranno né in corso d'opera, né successivamente, alcuna produzione di rifiuti e solo durante l'esecuzione dei lavori si produrrà un'emissione, comunque limitata, di sostanze inquinanti gassose, dovuta alla presenza di mezzi meccanici a motore. Gli stessi durante la costruzione dell'opera saranno fonte di rumori anche sostenuti determinando un sensibile disturbo all'habitat, in ogni caso limitati al periodo di esecuzione degli interventi.

L'opera sarà realizzata da una ditta specializzata dotata di mezzi meccanici adeguati e di personale preparato e dotato di tutti i DPI necessari. Le tecnologie utilizzate non comporteranno alcun rischio per l'ambiente, trattandosi solo di macchine per il movimento terra.

Per quanto attiene la sicurezza sul lavoro verranno adottati tutti i provvedimenti utili a prevenire infortuni alle maestranze. Poiché la zona è meta frequente di escursionisti e visitatori, gli accessi all'intera area interessata ai lavori verranno sbarrati, ed i lavori opportunamente segnalati. I lavori previsti in progetto prevederanno l'utilizzo di materiali poveri, quali i massi da scogliera, materiale arido ghiaioso per la formazione del cassonetto stradale. Non si prevede l'uso di materiali plastici o sostanze bituminose.

Gli elementi prefabbricati da porre in opera, tipo i tubi in calcestruzzo vibrocentrifugati, vengono forniti nelle dimensioni definitive e quindi non danno origine ad alcun rifiuto.

Una volta ultimati i lavori, la rete viaria verrà utilizzata principalmente dalle ditte e dagli operatori boschivi in attività che non prevedono la produzione di rifiuti.

6. INTERFERENZE CON IL SISTEMA AMBIENTALE

Premessa fondamentale a tale paragrafo è che rispetto allo stato di fatto il nuovo intervento in progetto non apporterà interferenze al sistema ambientale di tipo significativo.

A tal riguardo, verranno analizzati di seguito in modo analitico le singole componenti ecologiche, biotiche ed abiotiche che caratterizzano l'ambiente in cui si prevede di realizzare gli interventi in progetto.

➔ Componenti abiotiche:

Per quanto attiene gli elementi puntuali di carattere geologico si rimanda alla relazione geologica redatta per lo scopo. La natura dei substrati geopedologici del comprensorio è piuttosto omogenea ovvero nettamente all'interno del grande gruppo dei substrati silicati appartenenti al sottogruppo dei substrati *Flysciodi del Paleozoico*. A tal riguardo i versanti in oggetto si collocano all'interno delle formazioni tipiche dell'*Hochwipfel* con flysch argillitico arenaceo del Carbonifero medio inferiore. Su tali substrati sono presenti tipologie di suolo riconducibili ai *Cambisol*. Tali terreni, la cui denominazione deriva dalla caratteristica tipica derivante dai cambiamenti che si verificano localmente a carico del colore, della struttura e consistenza, sono altresì caratterizzati da un limitato grado di maturità e si collocano in posizione intermedia tra suoli spiccatamente immaturi come i *Regosol* e quelli più maturi come i *Luvisol*. *Il profilo tipico è caratterizzato dagli orizzonti A-Bw-C*. L'orizzonte "A" o molico è lo stato minerale formato in superficie laddove si evidenziano accumuli di sostanza organica umificata associata alla frazione minerale; l'orizzonte "Bw" o cambio è l'orizzonte minerale con un chiaro contenuto in argilla; l'orizzonte "C" è l'orizzonte minerale di materiale in consolidato. La tessitura è *franca* tendente a moderatamente fine verso la parte inferiore del profilo. Il Ph risulta generalmente sbucando in superficie e vira al neutro in profondità. La porosità è medi - alta, il drenaggio e la capacità di ritenzione idrica risultano nel complesso buoni. Questi terreni risultano pertanto moderatamente profondi e sono molto diffusi in ambito montano associati a formazioni tipologiche ascrivibili alle faggete montante ed altimontane, ai piceo - faggeti, agli abiti - piceo - faggeti, ai piceo abieteti e in alcune peccete.

L'intervento in progetto non determina alcun impatto sulla stabilità e sulla natura dei suoli, né tanto meno un inquinamento delle falde idriche della zona. Per elementi di carattere geologico puntuali si rimanda alla relazione geologica quale elaborato del presente progetto definitivo.

➔ Componenti biotiche:

A risentire dell'influenza delle lavorazioni nell'habitat boschivo sono soprattutto le specie avicole più tipiche dei popolamenti di conifere, che comunque, proprio per le loro caratteristiche, possono facilmente spostarsi e ricreare le proprie nicchie. **Si ritiene che l'interferenza in questione produca una variazione significativa ma temporanea.** L'esecuzione di opere di captazione delle acque e di drenaggio, necessarie per garantire la stabilità e la percorrenza dell'opera viaria, non comportano una perdita assoluta degli habitat acquatici, ma semplicemente una diversa allocazione degli stessi, leggermente discosti dal manufatto stradale. In questo caso si ritiene nel complesso la variazione non significativa.

7. CAPACITA' DI RIGENERAZIONE DELLE RISORSE NATURALI

La realizzazione degli interventi in progetto all'interno del sistema forestale considerato non comporta frammentazioni di habitat per le specie animali analizzate, ma al contrario le nuove aperture che si andranno

a creare, seppur di limitata estensione, si integreranno armoniosamente con l'ambiente naturale circostante. L'apertura di una nuova strada può altresì rappresentare per alcune specie animali un corridoio su cui muoversi e predare più agevolmente, ed allo stesso tempo una connessione verso vie di fuga rappresentate dalla vegetazione arbustiva ed arborea circostante.

Il notevole grado di naturalità dell'area determina un'elevata capacità di rigenerazione dell'ambiente naturale. La realizzazione dell'intervento in progetto non appare in grado di modificare in senso negativo tale parametro.

8. VINCOLI AMBIENTALI, PAESAGGISTICI, FORESTALI E URBANISTICI

Le aree sono soggette a:

- vincolo paesaggistico – ambientale di cui al D.L. 22 gennaio 2004, n.42 "Codice dei beni culturali e del paesaggio", art.146, lettera g) " *i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;*". Conseguentemente a tali vincoli gli interventi previsti devono acquisire l'autorizzazione paesaggistica ed il permesso a costruire;
- vincolo idrogeologico di cui al R.D. 30 dicembre 1923, n.3267, ed alla L.R.9/2007. Contestualmente a tale vincolo tutti gli interventi di progetto sono soggetti ad autorizzazione in deroga al vincolo medesimo.

In funzione dei vigenti P.R.G.C. dei rispettivi territori le zone urbanistiche interessate dall'intervento sono le seguenti:

- zona E2: Agricolaforestale in ambiti boschivi

Gli interventi di cui al presente progetto, sono coerenti con quanto previsto dal PRGC , come per altro riportato nelle norme di attuazione per le quali si rimanda alla relazione tecnica di progetto.

Gli interventi di cui al presente progetto ricadono ricadono nella prima porzione di sviluppo all'interno di un sito Natura 2000. Tutte le autorizzazioni previste dalla normativa vigente, permesso a costruire, autorizzazione in deroga al vincolo idrogeologico, autorizzazione paesaggistica, verranno acquisite sulla base del progetto definitivo esecutivo redatto per lo scopo.

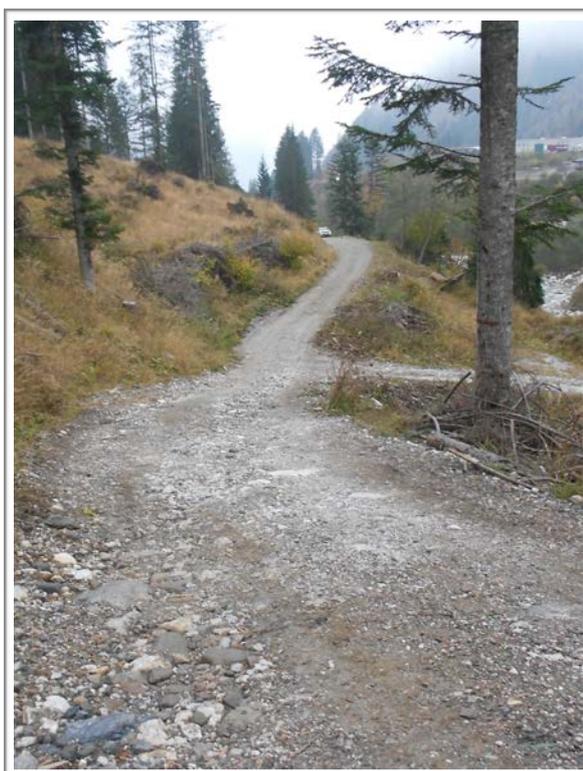
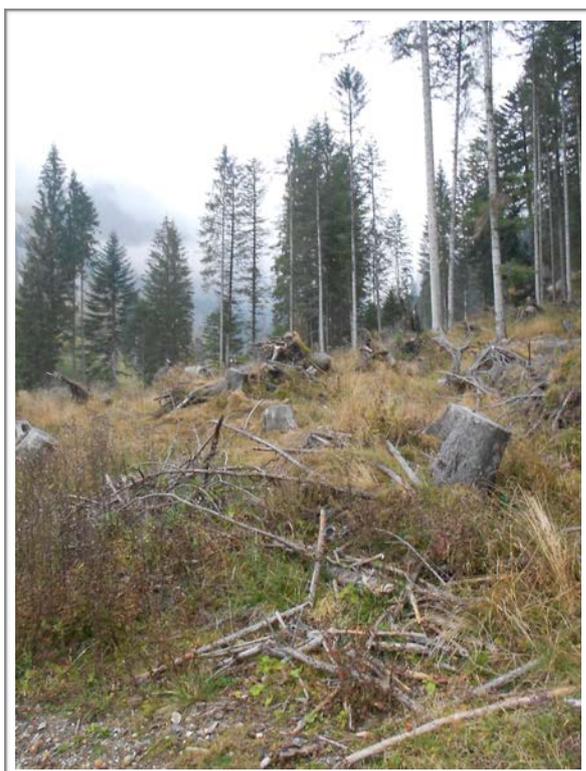
9. IMPATTO DEGLI INTERVENTI, EFFETTI E MITIGAZIONE

Sicuramente l'impatto sull'ambiente dei lavori in progetto sarà reso ancor meno significativo se si adottano alcuni accorgimenti di compensazione.

Innanzitutto si fa presente che l'accesso alle strade, e quindi anche a quelle in progetto, non è consentito ai mezzi motorizzati privati. L'accesso è quindi concesso solamente ai proprietari dei terreni, ai guardiacaccia e al corpo forestale. Solo durante i tradizionali lavori di gestione della proprietà possono accedere alla proprietà anche i mezzi delle ditte specializzate.

Dal punto di vista selvicolturale, per non interferire con le esigenze biologiche di alcune specie animali, è importante adottare alcuni criteri di tipo naturalistico, quali la conservazione di piante vetuste, secche o attaccate da parassiti, cosa che per altro in regione si fa già da parecchi anni. Si fa presente che lungo lo sviluppo della viabilità le aree sono state visibilmente danneggiate dalla tempesta VAIA e sulle medesime, grazie anche alla presente infrastruttura viaria, si interverrà nell'ottica di ripristinare lo stato dei

luoghi dando enfasi alla resilienza finale di questi comprensori anche alla luce di possibili eventi meteo rilevanti come occorsi nell'ottobre 2018.



Per non interferire con i periodi di riproduzione è opportuno che i lavori siano svolti in autunno, quando i piccoli delle specie potenzialmente disturbabili sono già nati.

Una considerazione va fatta anche in merito alla tecnica di inerbimento delle scarpate delle strade forestali, in quanto, pur non interferendo con gli habitat e le specie tutelate, può comportare un rischio di inquinamento floristico. L'inerbimento a pronto effetto è una tecnica indispensabile ed obbligatoria per evitare i rischi di erosione delle scarpate. A tale fine saranno utilizzati miscugli idonei di specie erbacee autoctone.

Nel medio e lungo periodo l'opera in progetto non si ritiene abbia interferenze significative, sia sulle componenti ambientali quanto sugli aspetti prettamente paesaggistici in quanto l'infrastruttura risulta fin da subito ben mascherata dalla vegetazione arborea. Sicuramente, dove il bosco risulta completamente danneggiato dagli eventi meteo, la viabilità sarà visibile.

Nel lungo periodo ed in seguito ad un progressivo processo di rinaturalizzazione, la viabilità in questi tratti sarà meno visibile. Per contro anche un complesso forestale non restaurato ha un effetto negativo sul paesaggio e non solo. La presenza della viabilità può inoltre consentire il ripristino di vecchi rustici ed il ripristino di prati - pascoli che hanno rappresentato un elemento fondamentale dell'economia locale e del paesaggio.

Nel corso degli anni, poi, si avranno degli effetti positivi su alcune specie animali che vedranno ampliarsi il loro habitat naturale, venendo a crearsi, con la realizzazione delle strade, nuovi ambienti di margine. La realizzazione della viabilità consente di praticare una selvicoltura naturalistica effettuando prelievi moderati ma frequenti che avranno effetti positivi nell'assecondare la naturale evoluzione del popolamento forestale così da garantire un miglioramento della stabilità ecologica dei sistemi perseguendo un elevato livello di vitalità e di biodiversità. Tutto questo è percorribile solamente attraverso una efficiente infrastruttura viaria che oltre tutto da altresì la possibilità di effettuare gli interventi colturali, fondamentali per garantire un adeguato miglioramento colturale delle aree servite.

Questi aspetti anzi detti costituiscono una forma di misura compensativa alla realizzazione del nuovo tratto di viabilità forestale.

10. CONCLUSIONI

Gli interventi previsti dal progetto sono importanti e necessari nell'ottica di perseguire gli obiettivi generali e specifici e comunque legati ad una corretta e sostenibile gestione del territorio. Gli impatti sulle varie componenti paesaggistiche, ambientali e forestali, conseguentemente all'esecuzione dei lavori appaiono del tutto trascurabili e in ogni caso limitate a modeste azioni di disturbo a carattere sostanzialmente temporaneo. Non comportano quindi alterazioni persistenti agli equilibri degli ecosistemi coinvolti. Si ritiene pertanto che la qualità paesaggistica ed ambientale degli ambiti di riferimento non subiranno sostanziali mutamenti.

Tolmezzo, 28 ottobre 2020

Allegati:

- Ortofoto aree di intervento
- cartografia PTR



BIBLIOGRAFIA

DEL FAVERO R., POLDINI L., BORTOLI P.L., DREOSSI G., LASEN C., VANONE G., 1998 - La vegetazione forestale e la selvicoltura nella regione Friuli-Venezia Giulia – Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia - Direzione Regionale delle Foreste.

ABRAMO E., MICHELUTTI G., 1998 – Guida ai suoli forestali della regione Friuli-Venezia Giulia – Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia - Direzione Regionale delle Foreste.

FELCHER L., PIZZUTTI R., ZORZENON T., 1991 – Inventario faunistico regionale permanente - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia - Direzione Regionale delle Foreste e dei Parchi.

LEONARDI F., 1990 – Per una cultura faunistica venatoria – Arti Grafiche Friulane.

LENARDI F., 1998 – Natura protetta, Arti Grafiche Friulane, Tavagnacco (Udine).

PERCO F. – Ungulati – Carlo Lorenzini Editore.

LAPINI L., 1983 – Anfibi e rettili del Friuli-Venezia Giulia - Carlo Lorenzini Editore.

POLDINI L., 1991 – Atlante corologico delle piante vascolari nel Friuli-Venezia Giulia - Arti Grafiche Friulane.