

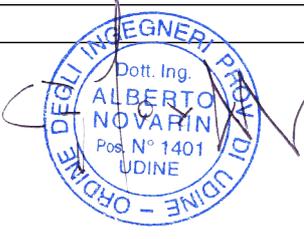
## REALIZZAZIONE DEL PERCORSO CICLABILE PREVAL - MOSSA - FARRA D'ISONZO - GRADISCA D'ISONZO

CUP: G31B17000890002    CIG: 7931453A10    Codice progetto 0 5 7 3

### VARIANTE URBANISTICA

Codice elaborato		
URB	R	-
Scala		
-		
Emissione		
Data	06.05.2022	
Redatto	A.N.	
Controllato	A.N.	
Approvato	A.N.	

Titolo elaborato	
Relazione relativa all'adeguamento della Variante Urbanistica n.23 PRGC Mossa alle previsioni del Piano Paesaggistico Regionale (PPR)	
Nome file	573-VAR cartiglio relazione rev00.dwg

Firme	
PROGETTISTA dott. ing. Alberto Novarin	COMMITTENTE: Ente di Decentramento Regionale di Gorizia
	
Documento sottoscritto digitalmente Stampa conforme all'elaborato firmato digitalmente	

Rev.	Data	Redatto	Controllato	Approvato	Oggetto revisione
01	20.10.2022	A.N.	A.N.	A.N.	richiesta integrazioni Comune di Mossa
02					
03					
04					
05					



INDICE

	Pag.
1.   PREMESSA -----	2
2.   ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA -----	2
3.   DISCIPLINA D'USO PER AMBITI DI PAESAGGIO AP8 - Alta pianura friulana ed isontina ----	3
4.   CONCLUSIONI -----	6

## 1. PREMESSA

L'EDR Gorizia, su mandato e con delega dei Comuni di Mossa, Farra d'Isonzo e Gradisca d'Isonzo, ha assunto il ruolo di Stazione Appaltante nell'ambito del progetto dell'intervento denominato "Realizzazione percorso ciclabile Preval-Mossa-Farra d'Isonzo-Gradisca d'Isonzo", CUP n. G31B17000890002". Questa opera ricade tra gli interventi finanziati nell'ambito dei Piani Territoriali 2017 e 2018-2020 concordati tra la disciolta UTI Collio Alto Isonzo e la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

La presente relazione, redatta ai sensi dell'art. 57-quater, commi 3 e 4 della L.R. 05/2007 e all'art. 13 comma 6 delle Norme Tecniche di Attuazione (di seguito "NTA") del Piano Paesaggistico Regionale (di seguito "PPR"), ha per oggetto la verifica della conformità e/o dell'adeguatezza della Variante Urbanistica al vigente P.R.G.C. del Comune di Mossa finalizzata a garantire la Conformità Urbanistica del futuro itinerario ciclabile e ad apporre i necessari vincoli preordinati all'esproprio sulle parti di territorio di proprietà privata ricadenti nell'area di sedime della futura infrastruttura.

Il tracciato ciclabile proposto comporta - con l'eccezione del transito nel sottopassaggio ferroviario della linea RFI Udine-Trieste - il movimento delle biciclette in condizioni di promiscuità con il traffico a motore rallentato o con i pedoni senza individuazione di sedi proprie dedicate.

Sotto il profilo urbanistico, l'itinerario ciclabile in progetto, definito nel rispetto dei criteri del DM 557/99 ed individuato con apposito tematismo nelle tavole grafiche allegata alla variante urbanistica, si considera realizzabile e manutenibile indipendentemente dalle prescrizioni urbanistiche valevoli per le singole zone territoriali omogenee (dicitura inserita nelle NTA della variante urbanistica).

Nel ns. caso, la "viabilità ciclabile di progetto" insiste principalmente su strade esistenti e di progetto (peraltro già realizzate), ma interessa per brevi tratti (collegamento tra la SR 56 e via Isonzo) aree **B1** (residenziali sature, di fatto costituite da un marciapiede esistente) e **C** (residenziali di espansione, di fatto costituite da una strada di accesso); nel tratto meridionale del territorio comunale vengono attraversati ambiti **E5** (di preminente interesse agricolo) ed **E6** (di interesse agricolo - zona di via dei Campi).

L'apposizione del nuovo tematismo "viabilità ciclabile di progetto" avviene in generale in aree NON soggette a vincolo paesaggistico; fa eccezione il vincolo generato dalla **roggia Pars** nella parte settentrionale (ed iniziale) del tracciato, ove gli unici interventi previsti consistono nell'apposizione di segnaletica stradale orizzontale e verticale.

Per la descrizione di dettaglio dei contenuti della variante urbanistica sopra menzionata si rimanda agli elaborati relativi, che qui si intendono integralmente richiamati.

## 2. ANALISI DEI LIVELLI DI TUTELA

Dal punto di vista paesaggistico, ad eccezione dell'ambito di influenza della roggia Pars, nessun'altra delle aree interessate dalla variante al PRGC (di seguito "Variante") relativa all'apposizione del tematismo "viabilità

ciclabile di progetto”) risultano sottoposte a vincolo paesaggistico ai sensi dell’art. 142 (“Aree tutelate per legge”).

Per quanto riguarda l’inquadramento nel PPR, le aree interessate dalla Variante ricadono all’interno dell’Ambito 8 “Alta pianura friulana e isontina”. Così come evidenziato dal portale Webgis della Regione Friuli Venezia Giulia e dal sottostante estratto PPR, gli unici vincoli di tipo paesaggistico insistenti su parte delle aree interessate del territorio comunale di Mossa sono quelli derivanti dalla vicinanza del tracciato alla roggia Parsal.

### **3. DISCIPLINA D’USO PER AMBITI DI PAESAGGIO AP8 - Alta pianura friulana ed isontina**

Rispetto alle indicazioni relative alla disciplina d’uso di cui all’art. 4 della scheda d’ambito AP8, si rileva quanto segue.

#### **3.1 - Indirizzi e direttive per gli aspetti idro-geomorfologici, ecosistemici e ambientali e per la costruzione della rete ecologica**

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto, per sua natura e contenuto, è estremamente puntuale e limitata nei suoi scopi ed effetti e non riveste certo valore di variante generale allo strumento urbanistico. Non risultano quindi pertinenti le direttive e gli indirizzi specifici indirizzati agli strumenti urbanistici generali. Dall’altra parte, essa non costituisce elemento di pianificazione di settore, né strumento regolamentare autonomo. Le destinazioni introdotte non determinano alcuna potenziale riduzione o compromissione degli habitat e degli ecosistemi esistenti.*

**3.2 - Indirizzi e direttive per gli aspetti insediativi e per la costruzione della rete dei beni culturali.** Gli strumenti di pianificazione urbanistica generale, la pianificazione di settore e gli strumenti regolamentari, coerentemente con le previsioni di cui al punto 4.2, lettere j), k), p) e s), in particolare disciplinano quanto riportato ai punti seguenti.

- La tutela e il mantenimento dei borghi storici e dei relativi contesti paesaggistici rurali, degli elementi vegetali arborei e arbustivi che ne connotano il paesaggio (sistemi di macchie e/o corridoi boscati, vegetati, siepi, filari, viali alberati, alberi isolati ed ogni altro tipo di struttura della vegetazione avente carattere di tipicità), preservando il loro impianto urbanistico, orientamento, tipologia edilizia ed architettonica.

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto, per sua natura e contenuto, non interferisce con la tutela e il mantenimento dei borghi storici e dei relativi contesti paesaggistici.*

- La nuova edificazione, curandone l’inserimento coerente nel contesto ambientale e paesaggistico, tenendo conto della concordanza delle linee compositive, delle coperture, dei materiali costruttivi e delle tinteggiature; sono altresì ammesse soluzioni architettoniche innovative in contesti compromessi e degradati, nonché in un contesto tradizionalmente connotato, purché congrua rispetto al contesto.

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto, per sua natura e contenuto, non prevede la possibilità di nuova edificazione, ma solo quella di rendere possibile la realizzazione di un tratto di itinerario ciclabile sul percorso Gradisca d'Isonzo-Farra d'Isonzo-Mossa.*

- La riqualificazione dei paesaggi industriali mediante la definizione dei loro margini e la previsione di cortine alberate o altre opere di mitigazione paesaggistica; la mitigazione dell'impatto paesaggistico causato dall'edificato e da altre strutture edili attraverso l'introduzione di filari e fasce arborate di schermatura e mimetizzazione; l'introduzione di alberature nei parcheggi.

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto consiste nell'apposizione di un tematismo atto a consentire la realizzazione di un tratto di itinerario ciclabile sul sedime della viabilità esistente. La variante in sé, per sua natura e contenuti, non prevede specifici interventi di riqualificazione delle aree.*

- Il mantenimento della leggibilità della parcellazione tradizionale, evitando gli sbancamenti e modifiche morfologiche e conservando e ripristinando gli elementi materiali (viabilità rurale storica, rete scolante storica, fossi, delimitazioni dei fondi realizzate con tecniche tradizionali) che delimitano il particellare storico.

*PERTINENTE. La variante in oggetto non introduce elementi in grado di compromettere la leggibilità della parcellazione tradizionale.*

- Interventi finalizzati alla conservazione delle caratteristiche individuate nel contesto paesaggistico che prevedano anche forme di riuso e valorizzazione compatibili con le caratteristiche dei beni e tenuto conto delle esigenze economico sociali.

*PERTINENTE. La variante in oggetto, pur non prevedendo interventi diretti di riutilizzo e valorizzazione di beni o edifici esistenti, mediante la futura realizzazione del nuovo itinerario ciclabile, potrà portare ad una valorizzazione delle aree attraversate.*

- L'eliminazione degli elementi detrattori (cavi aerei, mezzi pubblicitari, arredi urbani non coerenti, elementi architettonici incongrui).

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto, per sua natura e contenuto, non incide sulle normative relative alla gestione degli elementi detrattori.*

- Il mantenimento dei prati stabili e degli elementi vegetali arborei e arbustivi che connotano il paesaggio rurale (sistemi di macchie e/o corridoi boscati, vegetati, siepi, filari, viali alberati, alberi isolati ed ogni altro tipo di struttura della vegetazione avente carattere di tipicità).

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto non interessa aree classificate come prati stabili.*

- La localizzazione delle strutture delle reti energetiche, tecnologiche e viarie di collegamento (cabine di servizio, vani tecnici, tralicci, pali, condutture, serbatoi, strade, etc.) nel rispetto delle visuali d'interesse panoramico, evitando il più possibile interferenze con elementi architettonici e paesistici di pregio, valutando possibili localizzazioni alternative nel caso di attraversamenti di zone di particolare sensibilità e pregio paesaggistico-ambientale; il recupero e riqualificazione delle aree attraversate da infrastrutture impattanti

sul territorio (strade, condutture, elettrodotti, cabine di servizio, vani tecnici, tralicci, pali, serbatoi, ecc.), mediante opportune opere di mitigazione paesaggistica; le azioni di riqualificazione dei sedimi e delle strutture di collegamento dismesse.

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto, per sua natura e contenuto, non incide su infrastrutture dismesse, né sulla riqualificazione di aree attraversate da infrastrutture impattanti.*

- La razionalizzazione dei tracciati delle infrastrutture energetiche e tecnologiche esistenti, al fine di ridurre interferenze con zone di particolare sensibilità e pregio paesaggistico.

*NON PERTINENTE. La variante in oggetto, per sua natura e contenuto, non incide sui tracciati delle infrastrutture energetiche e tecnologiche esistenti.*

### 3.3 - Indirizzi e direttive per gli aspetti infrastrutturali e per la costruzione della rete della mobilità lenta

La presente Variante non è né uno strumento urbanistico generale, né un elemento pianificatorio di settore; si osserva comunque quanto sotto riportato.

Gli strumenti di pianificazione urbanistica generale recepiscono:

- i percorsi della mobilità lenta, esistenti e di progetto, di livello regionale (*NON PERTINENTE. La presente variante riguarda un nuovo itinerario ciclabile intercomunale non rientrante tra direttrici di interesse regionale presenti nella Rete Mobilità Lenta (ReMoL);*

- i nodi di intermodalità (*NON PERTINENTE*).

Gli strumenti di pianificazione urbanistica generale individuano:

- i percorsi della mobilità lenta, esistenti e di progetto, di livello d'ambito, privilegiando il reticolo diffuso di strade bianche e della sentieristica montana, nel rispetto delle aree naturali eventualmente interessate dai percorsi e tutelando l'attività agricola in tutti i suoi aspetti (*PERTINENTE. La Variante contribuisce alla definizione del nuovo percorso ciclabile Gradisca d'Isonzo-Farra d'Isonzo- Mossa utilizzando in parte le strade bianche oggi esistenti*).

- i collegamenti fra percorsi di mobilità lenta di livello regionale e i poli culturali di alto valore simbolico (*NON PERTINENTE*);

- i nuovi nodi di intermodalità locale di livello d'ambito (*NON PERTINENTE*).

- Gli attraversamenti dei corsi d'acqua, localizzandoli preferibilmente su od in corrispondenza dei ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopedonali riservati (*NON PERTINENTE. La variante non interessa direttamente punti di attraversamento dei corsi d'acqua*);

- i punti panoramici accessibili dai percorsi della mobilità lenta: (*NON PERTINENTE. La variante, per sua natura e contenuto, non individua specificatamente punti panoramici accessibili dalla mobilità lenta*);

La pianificazione di settore e gli strumenti regolamentari disciplinano:

- la manutenzione costante dei percorsi e la conservazione e la cura degli elementi naturali lungo i tracciati (filari, alberature) (*NON PERTINENTE. La variante non introduce specifiche normative in merito*);

- la valorizzazione dei punti panoramici esistenti e il ripristino di varchi visuali verso quinte visive (*NON PERTINENTE. La variante non individua specificatamente questi interventi*);
- i criteri uniformi per la progettazione dei percorsi, delle infrastrutture e della segnaletica della mobilità lenta, evitando esiti disomogenei nei diversi territori (*NON PERTINENTE. La variante, per sua natura e contenuto, non individua specificatamente criteri di questo tipo, che verranno quindi desunti dagli strumenti vigenti o futuri - es. Biciplan, Premoci - e dalle prescrizioni di cui al PPR*).

#### 4. CONCLUSIONI

Stante quanto sopra argomentato, si ritiene che la Variante in oggetto, considerati la sua natura, la sua portata e il suo contenuto, sia del tutto CONFORME ed ADEGUATA alle previsioni di cui al PPR.

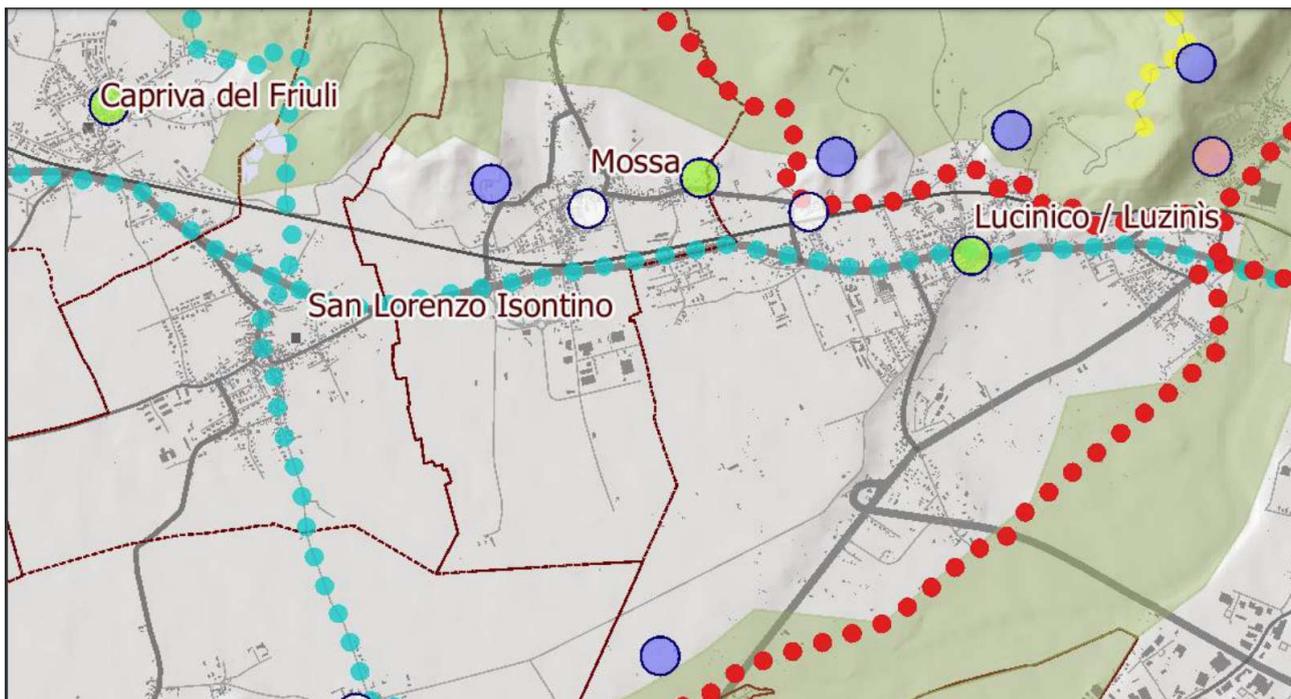
Dott. Ing. Alberto Novarin



(firmato digitalmente)



**Fig. 1 - Carta dei beni paesaggistici PPR - Area di interferenza con l'ambito tutelato**



**Fig. 2 - Reti di mobilità lenta PPR nel Comune di Mossa; l'itinerario in progetto non si sovrappone ad alcuna di esse, ma ne costituisce un logico completamento**