



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA EDR DI GORIZIA

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

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

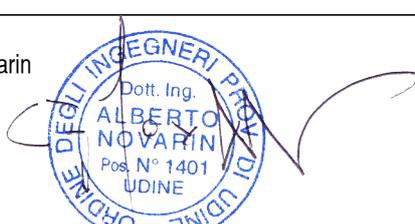
VARIANTE URBANISTICA

Codice elaborato		
URB	R	04

Scala	-
-------	---

Emissione	
Data	26.07.2021
Redatto	StN
Controllato	A.N.
Approvato	A.N.

Titolo elaborato	
Rapporto ambientale preliminare	
Nome file	573-VAR cartiglio relazione rev00.dwg

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

Rev.	Data	Redatto	Controllato	Approvato	Oggetto revisione
01					
02					
03					
04					
05					



Studio Novarin s.a.s.

via Daniele Manin, 10 - 33100 Udine - ☎ 0432 421013 - ✉ studio@novarin.net

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
Ente di Decentramento Regionale di Gorizia

Realizzazione percorso ciclabile
Preval-Mossa-Farra d'Isonzo-Gradisca d'Isonzo

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

A.	INTRODUZIONE -----	3
B.	CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI	
B1)	Caratteristiche del progetto di piano -----	3
B1.1)	Stato di fatto -----	3
B1.2)	Progetto -----	3
B1.3)	In quale misura il progetto stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse -----	4
B1.4)	In quale misura il progetto influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati	4
B1.5)	La pertinenza del progetto per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile -----	4
B1.6)	Problemi ambientali pertinenti al progetto -----	5
B1.7)	La rilevanza del progetto per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)	5
B2)	Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:	
B2.1)	Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti -----	7
B2.2)	Carattere cumulativo degli impatti -----	10
B2.3)	Natura transfrontaliera degli impatti -----	10
B2.4)	Rischi per la salute umana o per l'ambiente -----	10
B2.5)	Entità ed estensione nello spazio degli impatti -----	10
B2.6)	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale -----	10
B2.7)	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	10
B2.8)	Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o Internazionale -----	11
C.	CONCLUSIONE -----	12

A. INTRODUZIONE

La presente relazione si configura come DOCUMENTO DI VERIFICA (art. 5, Legge Regionale 11/2005), redatto sulla base dei criteri fissati nell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE e dei contenuti del rapporto ambientale di cui all'art.7, comma I, lettera b), se il Piano debba essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Il progetto definitivo cui si riferisce la presente variante urbanistica riguarda la **realizzazione del collegamento ciclabile tra Mossa e Gradisca d'Isonzo**, con interessamento del territorio comunale di Mossa, Farra d'Isonzo e Gradisca d'Isonzo.

B. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI

B1) Caratteristiche del progetto

Il progetto di questo itinerario ciclabile è finalizzato a promuovere fattivamente l'utilizzo della bicicletta per finalità principalmente cicloturistiche ed escursionistiche, nonché di collegamento reciproco di polarità comunali ed intercomunali. I principali obiettivi perseguiti sono la funzionalità, la sicurezza degli utenti, la salvaguardia ambientale, l'intermodalità e la tutela delle utenze deboli.

B1.1) Stato di fatto

Lo stato di fatto fa registrare la quasi completa assenza sulla direttrice di intervento di itinerari ciclabili configurati in base alle normative vigenti e capaci di garantire agli utenti un significativo grado di protezione.

B1.2) Progetto

Con le ultime modifiche introdotte rispetto al progetto di fattibilità tecnica ed economica precedentemente approvato, il tracciato evita la realizzazione di un nuovo sottopasso ciclabile della linea ferroviaria Udine-Gorizia lungo **via Codelli** e comporta invece lo sviluppo dell'itinerario sulla stessa **via Codelli** in direzione Est, impegnando successivamente le **vie Ciascilut, Dante e Stazione**, per confluire infine sul **sottopassaggio ciclo-pedonale esistente** che immette sulla **strada regionale SR 56**; il superamento di questa arteria avviene tramite **attraversamento segnalato ed illuminato** (sistema APL) e l'itinerario prosegue quindi utilizzando un **varco nel tessuto edificato** che porta in **via Ferraro** e successivamente in **via Isonzo**, la quale viene percorsa in direzione Sud fino a **via dello Sport**; si imbecca quindi questa arteria che viene affiancata sul lato Nord della piattaforma dalla nuova infrastruttura ciclabile fino all'attraversamento pedonale esistente oltre la nuova rotatoria lungo la **variante SR 56 di Mossa**; il nuovo tracciato ciclabile prosegue in promiscuo con pedoni e traffico motorizzato rallentato fino all'incrocio con **via dei Campi**. Il tracciato ciclabile proposto comporta - con l'eccezione del sottopassaggio ferroviario sopra menzionato - il movimento delle biciclette in condizioni di promiscuità con il traffico a motore rallentato senza individuazione di sedi proprie dedicate.

Relativamente al **tratto di sottopassaggio ferroviario**, si precisa che l'opera di miglioramento della struttura esistente implica una estensione verso il basso del muro di sostegno del quadrante S-E, in prossimità dell'incrocio con la SR 56, applicando la tecnica della sottofondazione.

La continuazione verso Sud avviene ancora su **sede promiscua** con il traffico a motore autorizzato, pavimentata fino all'altezza dell'Agriturismo Zorzenon e successivamente sterrata. Il nuovo tracciato ciclabile - su sede sterrata promiscua - si dirige quindi verso Ovest lungo la direttrice di **Strada della Colombara** (entrando in Comune di Farra d'Isonzo); la strada si

presenta inizialmente bianca, ma il fondo può essere adeguatamente stabilizzato e regolarizzato, con impiego di basse concentrazioni di legante. Il successivo tratto asfaltato della strada in questione sbocca nel nodo a rotatoria con via Contessa Beretta e percorre quest'ultima arteria, impegnando la banchina Sud, che - sopraelevata rispetto al piano viabile - diventa ad uso condiviso di pedoni e ciclisti. L'itinerario si addentra quindi nell'**area urbana di Farra** lungo la direttrice - promiscua con il traffico motorizzato - costituita da via Verdi-via dei Conventi, imboccando quindi l'asse via Medeot-via dei Campi (strade asfaltate), per proseguire su via Colombo (bianca con piano viabile da regolarizzare e condividere con il solo traffico agricolo), fino ad intercettare la **strada ex provinciale SP4** (oggi SRGO 4), già dotata di corsie riservate alle biciclette nel tratto di sottopassaggio dell'autostrada A34; l'itinerario si sviluppa lungo la SRGO 4, in sede propria sul lato Ovest, per dirigersi - sempre su sede propria - verso **via Cividale** ed entrare tramite questa arteria nel sistema di itinerari ciclabili e percorsi pedonali in fase di realizzazione nell'ambito del **progetto Zone 30**. L'itinerario confluisce su via Bidischini, le cui ridotte dimensioni costringono ad applicare la soluzione promiscua con effettivo rallentamento della velocità dei mezzi motorizzati ed utilizza il nodo del Mercaduzzo, nel quale è stata prevista la **percorribilità ciclabile anulare unidirezionale in promiscuità con i pedoni**, con attraversamento in sicurezza della SR 351 avvalendosi delle isole centrali rompitratta. Di qui il nuovo itinerario entra nel **parco della Rotonda** e - tramite Porta Nuova (transito in promiscuo con i pedoni) - nel perimetro fortificato di Gradisca, ove per le biciclette è prevista una circuitazione antioraria in promiscuo con il traffico a motore rallentato lungo l'anello via della Campagnola-calle Maccari-via Dante-via Battisti, senza impatti su marciapiedi e consistenza e disposizione della sosta veicolare; da via Battisti attraverso calle dei Macellai (con accesso riservato a ciclisti e pedoni) l'itinerario di progetto confluisce infine nella ciclovia regionale FVG5. Il progetto comprende altresì una **diramazione in Comune di Farra**, la quale è organizzata interamente su **sedì in promiscuo con il traffico a motore rallentato** (tipo Fbis - vedi sotto); tramite via Contessa Beretta, la diramazione in esame aggira a Nord il Monte Fortino e continua su via Riva della Grotta, intercettando infine la **ciclovia regionale FVG5**, la quale costeggia il corso del fiume Isonzo.

B1.3) In quale misura il progetto stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse

Il progetto in esame costituisce un fondamentale riferimento per la pianificazione della mobilità ciclistica, del traffico veicolare ed urbanistica nell'ambito di intervento, in quanto definisce le modalità di utilizzazione a favore dell'utenza ciclistica della rete viaria esistente e gli **scenari** della sua trasformazione infrastrutturale.

B1.4) In quale misura il progetto influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati

Come in parte già sopra specificato, il **progetto in esame si configura quale intervento di settore per il perseguimento di uno sviluppo organico ed ordinato del territorio**, con particolare riferimento al **miglioramento delle condizioni della mobilità** ed alla **riduzione degli effetti negativi ad essa connessi** (es. congestione, pericolosità, rumore, inquinamento atmosferico, degrado visivo, ecc.). **Il progetto verifica i vincoli urbanistici stabiliti dai Piani Regolatori Generali Comunali in vigore e ne costituisce variante**, delineando **interventi specifici di promozione della mobilità ciclistica**.

B1.5) La pertinenza del progetto per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile

Il progetto, nella sua formulazione ed articolazione, tiene conto delle fondamentali esigenze ambientali di tutela della popolazione e dei luoghi, contribuendo a ridurre i fattori negativi ed in particolare le componenti di pericolosità ed inquinamento acustico ed atmosferico dovute al traffico motorizzato entro limiti sostenibili per la salute pubblica e gli ecosistemi.

Gli obiettivi specifici perseguiti dal progetto in materia di **salvaguardia ambientale** vengono di seguito elencati.

L'intervento si presenta assolutamente compatibile con la qualità storica, culturale, ambientale, paesaggistica e simbolica delle aree; in fase di progetto l'analisi riconosce le varie componenti naturali ed insediative, definendone i caratteri peculiari, che vengono conservati e debitamente valorizzati, e consentendo la fruizione delle nuove infrastrutture in condizioni di sicurezza da parte dei ciclo-turisti, degli escursionisti ed in generale di tutta la cittadinanza, che può trovare in questi luoghi adeguati spazi ricreativi (lontani da fonti inquinanti), ove praticare attività sportive e connesse al tempo libero, con particolare riferimento allo svago delle famiglie e di bambini. Nella fattispecie, gli interventi previsti, per tipologia costruttiva e dimensioni delle sedi, sono mirati a non alterare l'equilibrio paesaggistico esistente; si privilegiano quindi pavimentazioni drenanti in ghiaio legato, con differenziazioni cromatiche contenute negli impasti, parapetti in legno, segnaletica verticale di indicazione, di pericolo e di divieto di facile comprensione e non intrusiva e sovrabbondante, arredi verdi con aree per la sosta ed il gioco appositamente progettate e definite, filari alberati di specie diverse (es. ciliegi, gelsi), ecc. In generale, il sistema degli itinerari previsti incentiva un'utilizzazione efficace e sicura dei velocipedi in alternativa ai mezzi motorizzati, sia per il tempo libero che per gli spostamenti sistematici; questa strategia contribuisce fattivamente a diminuire i tassi di incidentalità e di inquinamento, favorendo una migliore e meno invasiva interazione degli utenti con le attrazioni diffuse sul territorio.

B1.6) Problemi ambientali pertinenti al progetto

Il progetto si configura come un intervento di riorganizzazione della mobilità e di riqualificazione ambientale, in applicazione di tutte le normative in vigore in materia di urbanistica, trasporti ed inquinamento; con l'attuazione del progetto non si presentano problematiche di tipo ambientale; viceversa, **il livello della qualità della vita e della sicurezza stradale specialmente nelle aree urbane di Mossa, Farra d'Isonzo e Gradisca d'Isonzo ed in corrispondenza degli altri nuclei abitati presenti sul territorio vengono sensibilmente incrementati a vantaggio della popolazione e dell'utenza in generale**, con speciale riferimento a quella turistica.

B1.7) La rilevanza del progetto per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)

L'**Unione Europea** ha fondato sul concetto di "mobilità sostenibile" l'elaborazione di una strategia comune sullo sviluppo della politica dei trasporti, capace di soddisfare i bisogni di accessibilità, riequilibrare i modi di trasporto, realizzare alti standard qualitativi e di sicurezza, contenendo al contempo gli effetti negativi sull'ambiente.

Il *Commission Expert Group on Transport and Environment* ha elaborato la **definizione di mobilità sostenibile** qui sotto riportata; "un sistema di mobilità sostenibile: - **permette di far fronte alle necessità fondamentali di accessibilità e sviluppo dei singoli individui, delle aziende e delle società in modo compatibile con la salute dell'uomo e dell'ambiente**, e promuove l'**equità** all'interno della generazione presente e fra diverse generazioni; - **non è troppo oneroso, opera in modo efficiente, offre la scelta fra diversi mezzi di trasporto, e supporta un sistema economico vivace e lo sviluppo locale**; - mantiene le **emissioni** e le **scorie** entro i limiti che il pianeta può assorbire, utilizza risorse rinnovabili nell'ambito della generazione presente, impiega risorse non rinnovabili solo in misura uguale o inferiore al ritmo di sviluppo di risorse alternative rinnovabili, e minimizza l'uso del suolo e l'inquinamento acustico".

La strategia principale dell'Unione Europea nel settore della mobilità è intesa a programmare gli interventi sul sistema dei trasporti secondo una *logica di ottimizzazione*, in grado cioè di rispondere alle **esigenze di mobilità** garantendo nel contempo il rispetto dei **principi di sostenibilità**, attraverso l'**integrazione**:

- tra le politiche dei trasporti e le politiche degli usi del suolo;
- tra misure di tipo *pull*, volte ad incoraggiare l'uso del trasporto collettivo, e misure di tipo *push*, volte a scoraggiare l'uso dell'automobile;
- tra il trasporto collettivo e quello individuale;
- tra le diverse forme del trasporto collettivo.

Il progetto in esame recepisce pienamente le indicazioni comunitarie sopra riportate, che sono ampiamente contenute negli obiettivi e nelle strategie di piano, ed applicate nei provvedimenti attuativi (definizione di una rete coerente e continua di collegamenti ciclabili, inserimento di zone 30 od a velocità limitata ZVL, ricerca dell'integrazione tra modi di trasporto alternativi, separazione delle componenti di traffico, riduzione della velocità nelle aree residenziali ed urbane in generale, ecc.).

B2) Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

B2.1) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti

Vengono analizzati nel seguito i potenziali problemi sull'ambiente inteso nel significato più ampio del termine.

PROGETTO DEFINITIVO PERCORSO CICLABILE MOSSA-GRADISCA D'ISONZO	
COMPONENTI AMBIENTALI CONSIDERATE	
Componenti prevalentemente naturali	Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche Biodiversità Acqua
Componenti prevalentemente antropiche	Traffico e viabilità Paesaggio urbano e patrimonio culturale Rumore

Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche

Non si segnalano impatti significativi; si segnala in zona extraurbana la preferenza accordata all'impiego di pavimentazioni drenanti.

Biodiversità

La realizzazione di una rete di itinerari ciclabili è uno strumento che contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e quindi alla tutela delle specie animali e vegetali.

Acqua e ambiente idrico

Non si segnalano impatti significativi

Atmosfera

Gli interventi previsti escludono impatti negativi sull'atmosfera; al contrario, l'inquinamento atmosferico può essere significativamente ridotto dalla promozione del trasporto ciclistico e del turismo ciclistico rispetto al traffico motorizzato.

Traffico e viabilità

L'attuazione del progetto implica effetti positivi quali la **moderazione della velocità** (con introduzione di ZONE 30), la **riduzione dell'incidentalità stradale** ed in generale un **decremento dei flussi veicolari a motore**, con **incentivazione di alternative ciclistiche maggiormente ecologiche**. Si evidenzia altresì **che tra i contenuti principali del progetto vi è la creazione di una rete strutturale di itinerari ciclabili oggi di fatto inesistente, con notevoli vantaggi per la popolazione e per la qualità della vita in generale**. In questo senso si ritiene che l'impatto del progetto sul settore della mobilità sia senz'altro positivo e conforme alle indicazioni stabilite in merito dalle normative regionali, nazionali e comunitarie in materia.

Paesaggio e patrimonio culturale

La fruizione del paesaggio e del patrimonio culturale viene indubbiamente favorita dalla realizzazione di piste

ciclabili, percorsi promiscui pedonali e ciclabili e percorsi ciclabili in promiscuità con il traffico a motore rallentato e dalla contestuale riduzione degli effetti di congestione e degrado visivo dovuti al traffico motorizzato ed alla sosta veicolare. I nuovi **itinerari ciclabili** previsti dal progetto, completi di **velostazioni** ed **arredi urbani**, si configurano altresì quali **occasioni per interventi di riqualificazione ambientale**. In particolare, gli itinerari definiti dal progetto sono intesi a rendere fruibili per i ciclisti i punti di interesse paesaggistico e storico presenti nel territorio (es. fiumi e torrenti, tenute agricole, chiese, ecc.). Il presente piano è peraltro conforme alle indicazioni del **Piano Paesaggistico Regionale**, di cui si riportano nel seguito le **tavole grafiche relative ai beni paesaggistici (Fig.1) ed alle reti per la mobilità lenta (Fig.2)**; l'andamento dei corsi d'acqua e le reti ciclabili già definite a livello regionale hanno costituito forti elementi di orientamento della progettazione.

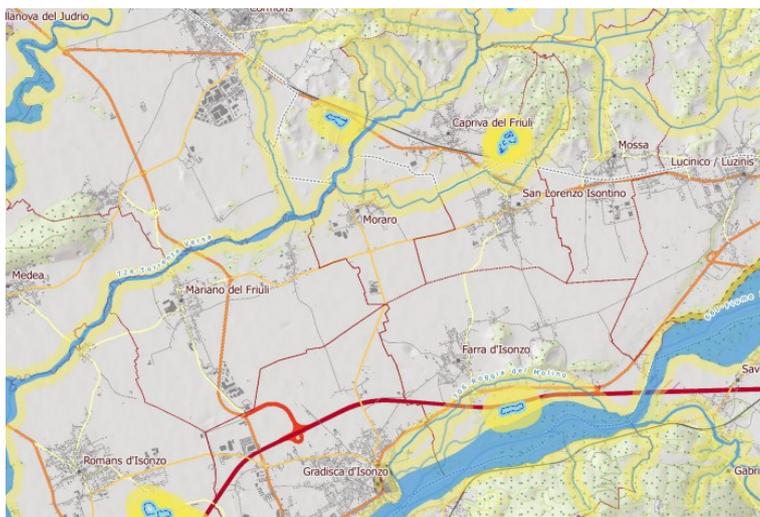


Fig. 1 - Carta dei beni paesaggistici PPR FVG

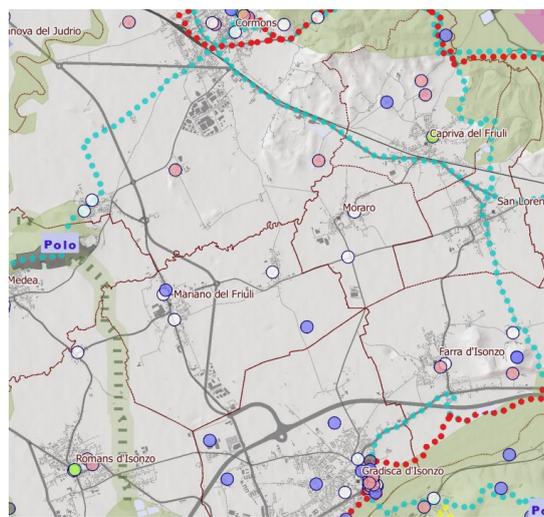


Fig. 2 - Carta dei beni paesaggistici PPR FVG

In particolare, la soprastante **Fig.2** individua con una linea a puntini rossi la rete delle ciclovie regionali: a Nord si nota la ciclovie FVG3 (area Collio), mentre a Sud lungo l'Isonzo si sviluppa la ciclovie FVG5.

Rumore

Come si è detto, il progetto contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico da traffico motorizzato tramite la moderazione della velocità e la promozione della bicicletta, in quanto modo di trasporto alternativo tipo ecologico e caratterizzato da una elevata sostenibilità ambientale e da rumorosità pressoché nulla. Le soglie acustiche di Legge sono definite nella sottostante **TAB.1**.

Fonti energetiche e rifiuti

Non si segnalano impatti significativi.

Popolazione

Gli interventi previsti dal progetto di piano sono estremamente benefici per la salute della popolazione, che viene tutelata in misura significativa dagli effetti fisiologici e neurologici dell'inquinamento acustico ed atmosferico e dai rischi dall'incidentalità stradale. Tramite il progetto in esame, **viene inoltre favorita la formazione di spazi di aggregazione e socializzazione lungo gli itinerari ciclabili e nelle aree centrali ad uso pedonale od a traffico limitato, nonché nelle zone 30 a traffico ridotto**. L'incentivazione del trasporto ciclistico

Realizzazione del collegamento ciclabile tra Mossa e Gradisca d'Isonzo
Rapporto ambientale preliminare

favorisce notevolmente l'esercizio fisico, inducendo la popolazione ad adottare uno stile di vita più sano, con limitazione di patologie cardiovascolari.

TAB.1 - Criteri per la caratterizzazione acustica delle aree prospicienti le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)

TIPO DI STRADA (come da CDS)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (cfr. norme DM 05.11.)	AMPIEZZA DELLA FASCIA DI PERTINENZA ACUSTICA (m) **	LIMITI DA OSSERVARE dB(A)			
			Scuole*, ospedali, case di cura e riposo		Tutti gli altri ricettori	
			Diurno	notturno	Diurno	Notturmo
A (autostrada) e B (strada extraurb. princ.)		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C (strada extraurbana secondaria)	Ca - strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb - tutte le altre strade extraurb. secondarie	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D (strada urbana di scorrimento)	Da - strade a carreggiate separate e di interquartiere	100	50	40	70	60
	Db - tutte le altre strade urbane di scorrim.	100	50	40	65	55
E (strada urbana di quartiere)		30	definiti dai comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F (strada locale)		30				

* per le scuole vale solo il limite diurno

** nel caso di fasce divise in due parti si dovrà considerare una prima parte più vicina all'infrastruttura denominata fascia A ed una seconda più distante denominata fascia B.

B2.2) Carattere cumulativo degli impatti

Non si ritiene che l'attuazione del progetto possa provocare effetti negativi ed impatti territoriali che necessitino di attenzione o debbano essere ricondotti ad un'analisi di dettaglio.

B2.3) Natura transfrontaliera degli impatti

Non si ritiene che gli impatti del piano abbiano una componente transfrontaliera.

B2.4) Rischi per la salute umana o per l'ambiente

Il progetto in esame non genera rischi per la salute umana o per l'ambiente. Al contrario, esso - come si è visto - diminuisce i livelli di inquinamento ed i loro effetti negativi sulla salute umana e degli ecosistemi.

B2.5) Entità ed estensione nello spazio degli impatti

Le scelte operate dal progetto producono alcuni effetti significativi sulle condizioni della mobilità nei Comuni limitrofi, con i quali occorre quindi avviare un opportuno coordinamento degli interventi, particolarmente in prossimità dei confini comunali.

B2.6) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale

Il territorio dei Comuni interessati è soggetto ai *vincoli di salvaguardia di specchi e corsi d'acqua* (es. fiume Isonzo, ecc.), nonché a *vincoli di carattere tipologico-architettonico e/o archeologico*; gli interventi (minimali) prefigurati dal progetto non alterano negativamente i parametri ambientali o culturali del territorio, incrementando per contro un suo uso rispettoso delle peculiarità storiche, architettoniche e paesaggistiche. Per quanto riguarda la *fauna*, l'area non presenta specie sensibili o di particolare pregio. Gli interventi previsti non interferiscono con i *corridoi ecologici preferenziali* utilizzati dalla fauna negli spostamenti e nelle migrazioni.

B2.7) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo

Gli elementi di verifica relativi a questo punto sono riepilogati nella tabella inserita alla pagina successiva.

ELEMENTI DI VERIFICA	SI	NO
Sono presenti vincoli di natura paesaggistico ambientale e sono localizzati dagli habitat di interesse comunitario	X	
La zona ha valenza territoriale e può costituire ecosistema autoctono		X
E' caratterizzata da vegetazione arborea e arbustiva con caratteristiche da tutelare	X	
Viene modificato o alterato il regime idrico della zona		X
Vengono immessi inquinanti nella falda idrica		X
Sono previste immissioni sonore oltre a quelle derivanti dalle normali attività dell'uomo		X
Sono previste sorgenti luminose inquinanti in contrasto con i disposti normativi vigenti		X
Sono impiegati materiali di costruzione non compatibili		X
Sono previsti sistemi di produzione di energia mediante fonti rinnovabili		X
Sono previsti accorgimenti ed impianti mirati al risparmio energetico	X	

B2.8) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

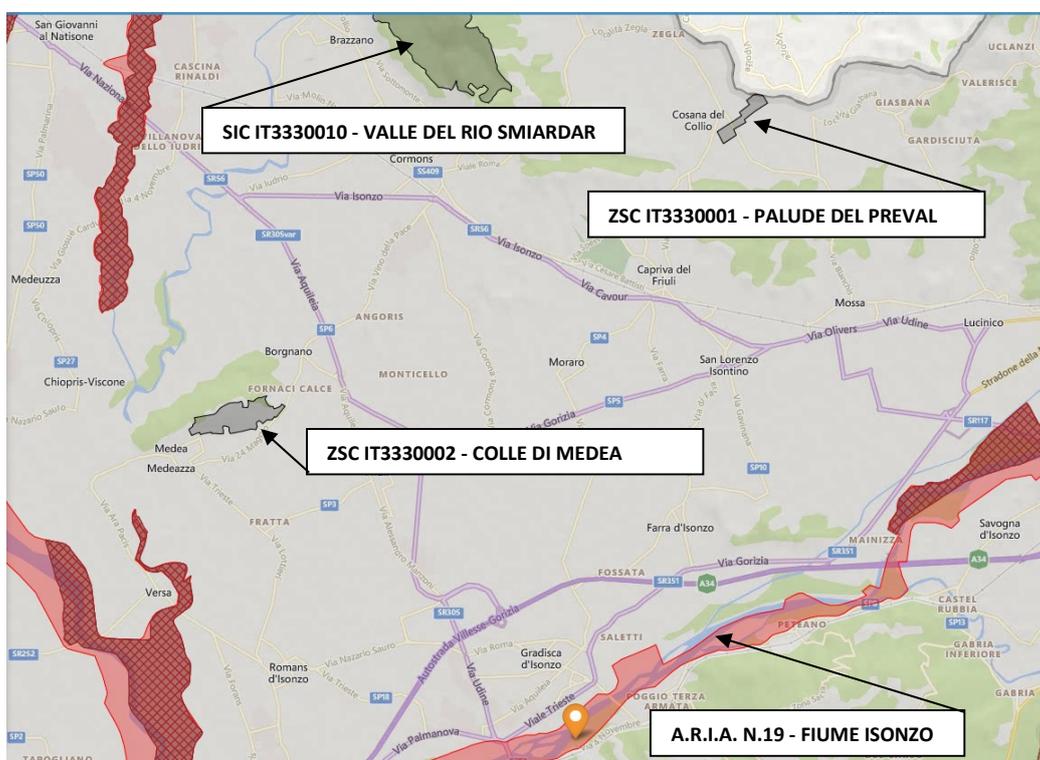


Fig. 3 - Siti Natura 2000 (in grigio) e A.R.I.A. (in rosso) più prossimi alle aree di intervento (fonte: Eagle FVG)

Nella regione FVG i siti protetti più prossimi alle aree di intervento sono:

- n.1 di tipo **SIC: IT3330010 Valle del Rio Smiardar**;
- n.2 di tipo **ZSC: IT3330001 Palude del Preval e IT3330002 Colle di Medea** (vedi sopra **Fig.3**).

Ad essi si aggiunge l'Area di Rilevante Interesse Ambientale (A.R.I.A) n.19 del Fiume Isonzo.

I siti in esame non sono minimamente influenzati dagli interventi previsti.

C. CONCLUSIONE

Sulla base dei contenuti del documento sin qui esposto, e delle considerazioni, dei giudizi e delle stime effettuate relativamente agli effetti ambientali riconducibili all'attuazione del piano (guardando in particolare agli impatti verso le componenti biotiche ed abiotiche delle aree interessate), si conclude che gli interventi previsti non producono effetti ambientali significativi in grado di giustificare la necessità di ulteriori approfondimenti con l'attivazione della procedura di VAS.

Udine, 21-07-21

Il progettista

Dott.Ing. Alberto Novarin

