

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA



COMUNE DI PORPETTO



CUP:

ADOZIONE:

APPROVAZIONE:

N° elaborato

3NVINCA-RE

VERIFICA DI SIGNIFICATIVITÀ DELL'INCIDENZA
(VINCA)

PROGETTISTA:

arch. Andrea Dell'Agnese



ARCHITETTO

DELL'AGNESE ANDREA

via Emilia n° 108
San Giorgio di Nogaro Udine Italia

tel/fax +39 0431 66307
cell. +39 340 1489786

email arch.dellagnese@libero.it

web site studiodelagnese.altervista.org



COMMITTENTE:

Comune di Porpetto

Nome File:

Documento firmato digitalmente

DATA: 11/03/2021

REVISIONI E NOTE :

.....
.....
.....
.....

Sommario

INTRODUZIONE E FONDAMENTI NORMATIVI 3

IL CONTESTO TERRIOTORIALE E LO STATO DI FATTO 4

OBIETTIVI E NORMATIVA IN MATERIA 10

IL BICIPLAN DI PORPETTO 13

RAPPORTO CON L'USO DELLE RISORSE NATURALI E HABITAT 14

ASSOGGETTABILITÀ AD ALTRI PIANI:..... 16

ANALISI SUGLI EFFETTI AMBIENTALI..... 16

EFFETTI SULL'AMBIENTE DETERMINATI DA RIFIUTI, INQUINAMENTO E TECNOLOGIE 23

CONCLUSIONI 24





INTRODUZIONE E FONDAMENTI NORMATIVI

Il presente documento viene redatto ai fini dell'esclusione dalla verifica di significatività dell'incidenza del Biciplan sui siti Natura 2000 ZSC, ZPS e SIC presenti nel territorio del Comune di Porpetto, ai sensi di quanto stabilito dal DPR 357/1997, dal DPR 120/2003 e dalla DGR FVG 1323/2014.

La Direttiva comunitaria "Habitat", all'art. 6, comma 3, sancisce l'obbligo di sottoporre qualsiasi piano o progetto possa avere incidenze significative su un sito Natura 2000, sia esso ZSC (Zone Speciali di Conservazione), SIC (Siti di Importanza Comunitaria) o ZPS (Zone di Protezione Speciale), alla Valutazione di Incidenza (VINCA), con l'obiettivo di salvaguardare i siti protetti da eventuali piani o progetti i cui effetti potrebbero avere ripercussioni sugli habitat e sulle specie per le quali tali siti sono stati pensati. Per questo motivo vengono sottoposti a verifica gli interventi ricadenti all'interno dei siti stessi come anche i provvedimenti relativi ad aree limitrofe, per cui gli effetti potrebbero ricadere però entro i limiti degli spazi tutelati.

La disciplina in materia di valutazione di incidenza è stata formulata nella Delibera di Giunta Regionale FVG n. 1323 dell'11 luglio 2014 e relativi allegati, con la quale sono stati disposti gli indirizzi applicativi, illustrato le modalità operative per la predisposizione della documentazione relativa alle procedure e motivato i casi di esclusione.

Nell'Allegato A, articolo 2, viene specificato che sono soggetti alla procedura di verifica di significatività di incidenza i piani, i progetti e gli interventi così come di seguito individuati:

- i piani la cui area di competenza comprende, anche parzialmente, uno o più Siti Natura 2000 e che non rientrano nelle tipologie di cui all'art. 6 comma 2 lett. a) del D.lgs. 152/2006 ovvero che rientrano nell'art. 6 comma 2 lett. a), ma determinano l'uso di piccole aree a livello locale o costituiscono modifiche minori;
- i piani la cui area di competenza è confinante con un Sito Natura 2000;
- i progetti e gli interventi la cui area di insediamento ricade anche parzialmente in un Sito Natura 2000 o che risulta con esso confinante e che non rientrano nel campo di applicazione definito dall'art. 6 del D.lgs. 152/2006 e nel campo di applicazione della L.R. 43/1990;
- i progetti e gli interventi che non rientrano nel campo di applicazione definito dall'art. 6 del D.lgs. 152/2006 e nel campo di applicazione della L.R. 43/1990 la cui area di insediamento non ricade e non è confinante con un Sito Natura 2000, ma ricadono nelle aree/criteri di interferenza funzionale, come definita al punto 1.



Sempre nell'Allegato A , ma all'art. 3, si specifica inoltre che il Servizio valutazioni ambientali è competente per la procedura di verifica di significatività dell'incidenza dei piani che rientrano nell'ambito di applicazione della VAS e per la procedura di valutazione di incidenza di piani, progetti e interventi.

Ad essere esclusi dalla procedura di VINCA, in base all'Allegato C della Delibera, sono:

- i programmi finanziari qualora non prevedano la localizzazione territoriale delle misure e delle azioni;
- le modifiche alle norme relative alle caratteristiche edilizie o ai dettagli costruttivi degli interventi;
- le modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute negli strumenti nazionali, regionali o provinciali di pianificazione territoriale, di cui è già stata svolta la valutazione di incidenza;
- le varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già cartograficamente definite e per le quali sia già stata svolta la procedura di incidenza in piani sovraordinati o progetti, o varianti per la reiterazione del vincolo stesso;
- le rettifiche degli errori materiali.

IL CONTESTO TERRIOTORIALE E LO STATO DI FATTO

L'ambito di intervento è rappresentato dal territorio del Comune di Porpetto, avente un'estensione di 18,05 Km², con una popolazione di 2.526 abitanti al 31/12/2019 ed una densità abitativa di 139,91 ab./Km².

L'area si compone del capoluogo e di una serie di frazioni e località, alcune immediatamente adiacenti al centro amministrativo, come Villalta, altre prevalentemente costituenti nuclei separati dall'abitato del capoluogo e collegate ad esso da arterie di traffico intenso (è il caso di Castello, attraverso la SP80), o di importanza secondaria (come Corgnolo e Pampaluna). I nuclei sopra citati comprendono località minori, Boscat, Casali Bratta, Casali Rovere, Case Simoncello, che verranno omessi nell'analisi eseguita in quanto inclusi nell'abitato più grande ad essi limitrofo. Segmenteremo quindi l'indagine secondo questi ambiti territoriali:

Porpetto (capoluogo) e Villalta;

Castello;

Corgnolo;

Pampaluna.



PROVINCIA DI UDINE	N°	MARANO LAGUNARE	56	SUTRIO	112
AIELLO	1	MARTIGNACCO	57	TAIPANA	113
AMARO	2	MERETO DI TOMBA	58	TALMASSONS	114
AMPEZZO	3	MOGGIO UDINESE	59	TAPOGLIANO	115
AQUILEIA	4	MOIMACCO	60	TARCENTO	116
ARTA TERME	5	MONTENARS	61	TARVISIO	117
ARTEGNA	6	MORTEGLIANO	62	TAVAGNACCO	118
ATTIMIS	7	MORUZZO	63	TEOR	119
BAGNARIA ARSA	8	MUZZANA DEL TURGNANO	64	TERZO D'AQUILEIA	120
BASILIANO	9	NIMIS	65	TOLMEZZO	121
BERTIOLO	10	OSOPPO	66	TORREANO	122
BICINICCO	11	OVARO	67	TORVISCOSA	123
BORDANO	12	PAGNACCO	68	TRASAGHIS	124
BUIA	13	PALAZZOLO DELLO STELLA	69	TREPPA CARNICO	125
BUTTRIO	14	PALMANOVA	70	TREPPA GRANDE	126
CAMINO AL TAGLIAMENTO	15	PALUZZA	71	TRICESIMO	127
CAMPOFORMIDO	16	PASIAN DI PRATO	72	TRIVIGNANO UDINESE	128
CAMPOLONGO AL TORRE	17	PAULARO	73	UDINE	129
CARLINO	18	PAVIA DI UDINE	74	VARMO	130
CASSACCO	19	POCENIA	75	VENZONE	131
CASTIONS DI STRADA	20	PONTEBBA	76	VERZEGNIS	132
CAVAZZO CARNICO	21	PORPETTO	77	VILLA SANTINA	133
CERCIVENTO	22	POVOLETTO	78	VILLA VICENTINA	134
CERVIGNANO DEL FRIULI	23	POZZUOLO DEL FRIULI	79	VISCO	135
CHIOPRIS VISCONTI	24	PRADAMANO	80	ZUGLIO	136
CHIUSSAFORTE	25	PRATO CARNICO	81	FORGARIA DEL FRIULI	137
CIVIDALE DEL FRIULI	26	PRECENICCO	82		
CODROIPO	27	PREMARIACCO	83		
COLLOREDO DI MONTE ALB.	28	PREONE	84		
COMEGLIANS	29	PREOTTO	85		
CORNO DI ROSAZZO	30	PULFERO	86		
COSEANO	31	RAGOGNA	87		
DIGNANO	32	RAVASCLETTO	88		
DOGNA	33	RAVEO	89		
DRENCHIA	34	REANA DEL ROJALE	90		
ENEMONZO	35	REMANZACCO	91		
FAEDIS	36	RESIA	92		
FAGAGNA	37	RESIUTTA	93		
FIUMICELLO	38	RIGOLATO	94		
FLAIBANO	39	RIVE D'ARCANO	95		
FORNI AVOLTRI	40	RIVIGNANO	96		
FORNI DI SOPRA	41	RONCHIS	97		
FORNI DI SOTTO	42	RUDA	98		
GEMONA DEL FRIULI	43	SAN DANIELE DEL FRIULI	99		
GONARS	44	SAN GIORGIO DI NOGARO	100		
GRIMACCO	45	SAN GIOVANNI AL NATISONE	101		
LATISANA	46	SAN LEONARDO	102		
LAUCO	47	SAN PIETRO AL NATISONE	103		
LESTIZZA	48	SANTA MARIA LA LONGA	104		
LIGNANO SABBIA D'ORO	49	SAN VITO AL TORRE	105		
LIGOSULLO	50	SAN VITO DI FAGAGNA	106		
LUSEVERA	51	SAURIS	107		
MAGNANO IN RIVIERA	52	SAVOGNA	108		
MAJANO	53	SEDEGLIANO	109		
MALBORGHETTO	54	SOCCHIEVE	110		
VALBRUNA					
MANZANO	55	STREGNA	111		





Il comune di Porpetto si situa nel centro della Bassa Pianura Friulana, a $45^{\circ} 51' 32,76''$ N ed a $13^{\circ} 13' 7,68''$ E secondo il sistema sessagesimale, ovvero a $45,8591^{\circ}$ N ed a $13,2188^{\circ}$ E secondo il sistema decimale, ed ha un'altitudine riferita al punto medio del capoluogo di 10 m. s.l.m., lievemente declinante da Nord a Sud tra un valore massimo di 16 m. ed uno minimo di 7 m. s.l.m.

Confinante con i Comuni di: Gonars (a Nord), Torviscosa (a Est), San Giorgio di Nogaro (a Sud) e Castions di Strada (a Ovest), tutti nella ex-Provincia di Udine, Porpetto si colloca appena al di sotto della linea delle risorgive, che divide l'Alta Pianura Friulana dalla Bassa Pianura Friulana correndo da Nord-Ovest a Sud-Est, quasi parallela al confine sud della Regione Friuli Venezia Giulia.

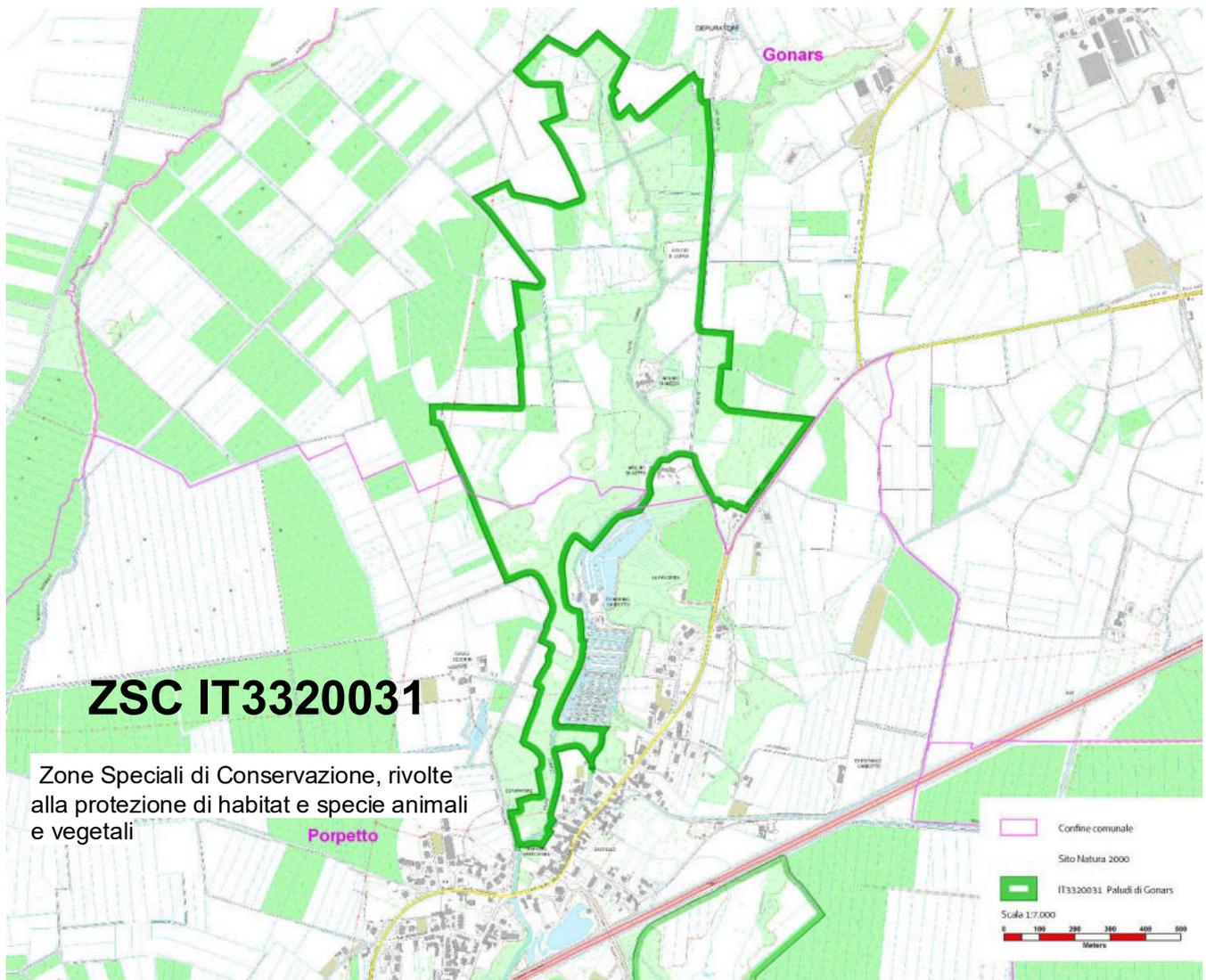
Il territorio comunale, pianeggiante e lentamente degradante in direzione sud, è in parte lambito a nord dalla Fascia delle Risorgive, che divide l'Alta Pianura Friulana dalla Bassa Pianura Friulana ed è



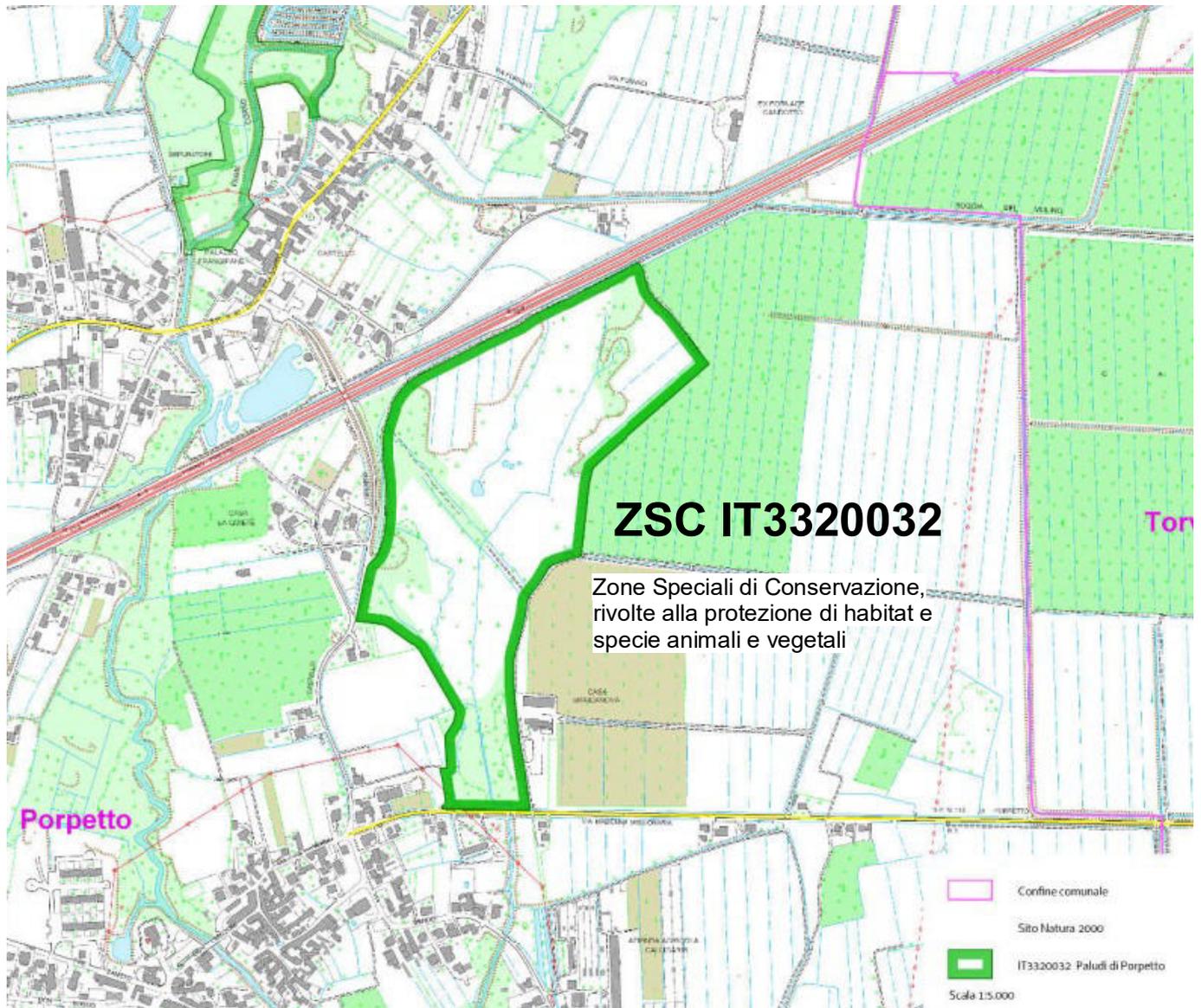
attraversato dal Fiume Corno – che nasce poco più a nord in comune di Gonars - e dalla Roggia Corgnolizza, affluente del Fiume Corno poco più a sud, in territorio di San Giorgio di Nogaro.

Questo particolare sistema fluviale crea ambienti naturali di forte valenza paesaggistica, anche se in alcuni tratti ridotti ai minimi termini. In particolare la Roggia Corgnolizza costeggia un ambito naturalistico: il Bosco della Sgobitta che si colloca tra le frazioni di Pampaluna, Corgnolo ed il Capoluogo.

Gli ambienti con maggiore vocazione naturalistica lungo il corso del Fiume Corno sono localizzati a nord della frazione di Castello (ZSC IT3320031 – Paludi di Gonars di cui si allega la scheda della RFVG)



ed l'altra a Nord Est del Capoluogo (ZSC IT3320032 – Paludi di Porpetto di cui si allega la scheda della RFVG);



nell'ambito del corso della Roggia Corgnolizza a nord, tra il Bosco Sgobitta e l'abitato di Corgnolo.

Tali zone naturali assumono una conformazione filiforme e si ramificano all'interno del territorio comunale costeggiando una pluralità di rogge.

La morfologia pianeggiante, la presenza di suoli idonei alla coltivazione ed una struttura del tessuto antropizzato che ha mantenuto una diffusa rete di aree non urbanizzate, hanno determinato un utilizzo prettamente agricolo del territorio, con una netta predominanza di aree coltivate in modo intensivo rispetto



a quelle coltivate in modo estensivo. Le colture più diffuse sono: il mais e la soia, oltre ad una notevole presenza della vite e degli alberi da frutto; rilevante infine la presenza di pioppicoltura. Il paesaggio agricolo risulta, per buona parte del territorio comunale, di interesse paesaggistico, dove le coltivazioni sono interposte a divisioni infrapoderali spesso caratterizzate da siepi ricche di vegetazione spontanea. All'interno delle aree a maggior presenza naturalistica si ritrovano il bosco planiziale già citato - popolato da querce, olmi, frassini, salici, ... -, lacerti di vegetazione ripariale frammista alla pioppicoltura, ambiti umidi con la vegetazione tipica di queste zone.

Tabella altimetrica punti di maggior riferimento all'interno del territorio comunale di Porpetto:

PUNTI DI RILEVAMENTO	ALTITUDINE m.l.
Quota più alta / estremo nord del territorio comunale	16,00
Corgnolo	11,00
Castello	10,00
Villalta	9,50
Pampaluna	9,00
Porpetto	8,50
Quota più bassa / estremo sud del territorio comunale	7,00

All'interno della Rete Europea Natura 2000 per la tutela della biodiversità è stata individuata la ZSC-IT3320032 relativa alle Paludi di Porpetto, che copre una superficie complessiva di 24 ettari e parte della ZSC-IT3320031 relativa alle Paludi di Gonars aventi una superficie di 89 ettari di cui una piccola parte ricadente nel comune di Porpetto.

Dal 13/02/2020 sono in vigore le Misure di conservazione sitospecifiche (MCS) approvate con DGR 30 gennaio 2020 n 134, che sono andate ad aggiornare quelle approvate con DGR n. 1964 del 21.10.2016 in vigore dal 10.11.2016 e prima ancora quelle adottate con DGR 546 del 28.03.13, in vigore dal 10.04.2013. Dall' 08.11.2013 il sito è stato designato Zona Speciale di Conservazione (ZSC). Come è verificabile dal sito della Regione FVG, "Sono stati realizzati: la Carta degli habitat di interesse comunitario Natura 2000, la Carta degli habitat secondo il manuale degli habitat del Friuli Venezia Giulia, le Carte faunistiche reali e potenziali e la Carta floristica delle specie di interesse comunitario Natura 2000." I dati ambientali elaborati nel corso del 2013 sono stati valutati non pregiudizievoli per la tutela.



OBIETTIVI E NORMATIVA IN MATERIA

Tutta la normativa sviluppata nel corso del tempo già a partire dai primi anni '90 è mirata a:

- Aumentare la sicurezza nella circolazione dei mezzi;
- Rendere la mobilità urbana maggiormente sostenibile;
- Aumentare l'efficienza dei trasporti;
- Garantire la difesa del patrimonio naturale e ambientale;
- Ridurre gli effetti negativi della mobilità sulla salute e sull'usura del suolo;
- Valorizzazione il territorio e i beni culturali, in un'ottica di sviluppo turistico ed occupazionale.

Le norme nazionali di riferimento si sostanziano in:

- Legge del 28 giugno 1991 n. 208 riguardante "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane";
- Legge del 19 ottobre 1998 n. 366 riguardante "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";
- DM 557/1999 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Legge dell'11 gennaio 2018 n. 2 riguardante "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica": in particolar modo, questa stabilisce l'incombenza, in capo allo Stato e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di sviluppare una mobilità ciclistica attiva, che possa assumere un peso paragonabile agli altri sistemi di trasporto sia nei percorsi turistici e ricreativi che come veicolo quotidiano.

La norma che, a livello regionale, delinea l'indirizzo in materia, è la Legge del 23 febbraio 2018 n. 8 riguardante "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa" che, nell'ottica di incentivare nuovi stili di vita e di mobilità attiva, al fine di sollecitare un miglioramento della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio, promuove soprattutto:

- Lo sviluppo di una mobilità ciclistica sia urbana che extraurbana;
- La realizzazione di un Sistema della Ciclabilità Diffusa sul territorio regionale (SICID);
- L'integrazione di infrastrutture e servizi per la mobilità ciclistica in sicurezza e in continuità sull'intero territorio regionale;
- Il miglioramento della qualità della vita, della salute della collettività ed una maggiore tutela dell'ambiente e del paesaggio;

La citata legge si esprime a favore non soltanto del perfezionamento e integrazione della rete ciclabile regionale (ReciR) al fine di incrementare i già consistenti flussi cicloturistici che interessano il FVG, ma



anche nel senso dell'incoraggiamento ad un sempre maggior uso dei velocipedi per gli spostamenti pendolari all'interno di aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni.

Più nello specifico, le normative di riferimento definiscono quali devono essere gli obiettivi, le strategie ed i contenuti che devono caratterizzare i piani di mobilità ciclistica. In particolare, quindi, si devono definire:

- Una pianificazione della mobilità ciclistica a piccola scala (urbana e comunale) coerente e funzionale rispetto a quella a grande scala (regionale, nazionale ed europea);
- I piani, come ad esempio i "BICIPLAN", i quali a livello comunale ed intercomunale devono essere sviluppati in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati ed integrarsi con le pianificazioni regionali e nazionali, come ad esempio la rete "Bicitalia", con la possibilità di proporre modifiche alle stesse;
- Le azioni necessarie allo sviluppo della mobilità ciclistica che devono essere volte, in particolare, al miglioramento della sicurezza dei ciclisti ed all'efficientamento dell'interscambio modale (trasporto pubblico locale, trasporto ferroviario, ...);
- La seguente gerarchia delle reti ciclabili:
 - a. Itinerari prioritari destinati all'attraversamento ed al collegamento (dei centri attrattori) lungo le principali direttrici di traffico;
 - b. Itinerari secondari all'interno dei centri abitati;
 - c. Itinerari verdi di connessione tra aree verdi, parchi, aree rurali, aste fluviali, ...;
- Gli interventi e le azioni concrete per:
 1. Incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
 2. Favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico a tutte le scale;
 3. Migliorare la sicurezza e contrastare il furto delle biciclette;
 4. Estendere gli spazi di sosta e diffondere l'utilizzo dei servizi di condivisione delle biciclette;
 5. Promuovere attività rivolte all'educazione alla mobilità sostenibile.

Studi molto recenti, nello specifico: il "1° ed il 2° rapporto sull'economia della bicicletta in Italia e sulla ciclabilità nelle città" (Legambiente in collaborazione con VeloLove e GRAB+, rispettivamente del 2017 e del 2018), rilevano che nei capoluoghi italiani, tra il 2008 ed il 2015, le infrastrutture a servizio dei ciclisti sono aumentate di circa il 50% (1.346 km di nuove piste ciclabili) mentre la percentuale di cittadini che dichiarano di utilizzare abitualmente le due ruote è rimasta fissa al 3,6%. La realizzazione di piste ciclabili ed annesse strutture sollecitata dalla normativa, palesa come immediata conseguenza la necessità che gli spazi ed i contesti pubblici in generale siano pensati e progettati in maniera idonea, conforme e confacente alla presenza di ciclisti e biciclette, attraverso una serie di azioni ed interventi.



La L. 2/2018 invita ad adottare un modello di ciclabilità che non si ferma alla mera realizzazione di piste ciclabili all'interno del territorio comunale, bensì promuove un'integrazione del sistema ciclabile nel contesto del traffico veicolare complessivo, nella piena osservanza delle esigenze e dei diritti di pedoni e ciclisti. Si configura di conseguenza un diverso approccio al traffico urbano ed extraurbano, in cui nel rispetto della mobilità lenta cambia il concetto di velocità e di precedenza, emerge tutta una serie di servizi in risposta alle esigenze degli utenti.

La ciclabilità deve perseguire scopi legati realmente al concetto di "mezzo di trasporto" alternativo, nei percorsi brevi e medio-brevi, e non può rimanere indirizzata ai soli scopi ricreativi. Si deve perciò mirare a pervenire ad un utilizzo regolare negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. Conseguenza logica di ciò è che un modello ottimale di ciclabilità non deve relegarsi alle sole piste ciclabili ma coinvolgere l'intero assetto urbanistico del territorio che si va a considerare.

D'obbligo quindi realizzare una struttura portante di percorsi ciclabili che garantiscano il collegamento tra i principali attrattori e l'accessibilità a ciascuno di essi. Altro elemento fondamentale da garantire è infine la sicurezza degli utenti, in primis anziani, bambini e portatori di handicap, mediante la moderazione del traffico veicolare, oltre alla creazione di una serie di accorgimenti atti allo scopo.

Quanto esposto è finalizzato a spiegare la definizione di "ciclovia" secondo la legge 2/2018, Art. 2, comma 2:

- a) le piste o corsie ciclabili;
- b) gli itinerari ciclopedonali;
- c) le vie verdi ciclabili;
- d) i sentieri ciclabili o i percorsi natura;
- e) le strade senza traffico e a basso traffico;
- f) le strade 30;
- g) le aree pedonali;
- h) le zone a traffico limitato;
- i) le zone residenziali.



IL BICIPLAN DI PORPETTO

Il Biciplan è strumento indispensabile finalizzato alla pianificazione della mobilità ciclistica sul territorio comunale. La redazione di tale documento è inoltre necessaria per il conseguimento dei finanziamenti atti a realizzare le infrastrutture idonee all'adeguamento del territorio alle linee espresse dalla normativa in materia e a disporre azioni di sostegno e di diffusione all'utilizzo della bicicletta. Le reti ciclabili introdotte dal Biciplan sono parte integrante del sistema regionale di mobilità delle persone e concorrono al raggiungimento degli obiettivi di:

- a) efficientamento dei sistemi di trasporto;
- b) diminuzione dei tempi di spostamento;
- c) abbattimento dei livelli d'inquinamento;
- d) riqualificazione del territorio;
- e) valorizzazione del paesaggio.

La legge 8/2018 rivaluta l'importanza delle reti ciclabili e della mobilità ciclistica facendo rivestire loro la medesima rilevanza strategica ed il livello funzionale degli altri sistemi di trasporto e di viabilità.

L'ambito di intervento è rappresentato dal territorio del Comune di Porpetto, avente un'estensione di 18,05 Km², con una popolazione di 2.526 abitanti al 31/12/2019 ed una densità abitativa di 139,91 ab./Km².

L'area si compone del capoluogo e di una serie di frazioni e località, alcune immediatamente adiacenti al centro amministrativo, come Villalta, altre prevalentemente costituenti nuclei separati dall'abitato del capoluogo e collegate ad esso da arterie di traffico intenso (è il caso di Castello, attraverso la SP80), o di importanza secondaria (come per Corgnolo e Pampaluna). I nuclei sopra citati comprendono località minori: Boscat, Casali Bratta, Casali Rovere, Case Simoncello, che verranno omessi nell'analisi eseguita in quanto inclusi nell'abitato più grande ad essi limitrofo. Segmenteremo quindi l'indagine secondo questi ambiti territoriali:

- Porpetto (capoluogo) e Villalta;
- Castello;
- Corgnolo;
- Pampaluna.

La Zona Speciale di Conservazione ZSC-IT3320032 denominata "Paludi di Porpetto" si estende, come già accennato, su 24 ettari all'interno dell'area comunale. Il territorio soggetto a tutela si spinge ad Est verso il Comune di Torviscosa tra i campi aperti e a Nord verso quello di Gonars, partendo dall'area abitata della frazione Castello.



RAPPORTO CON L'USO DELLE RISORSE NATURALI E HABITAT

Gli interventi previsti dal Biciplan lambiscono alcune zone protette senza tuttavia entrare in connessione con esse o alterarne gli effetti sull'habitat. Tali effetti si manifestano infatti sulle aree abitate e/o urbanizzate senza impattare sull'uso delle risorse. Si può perciò affermare:

- che i contenuti del BICIPLAN non producono effetti negativi e non riducono l'estensione degli habitat; inoltre l'intervento non genera effetti che possano incidere sul grado di frammentazione e sull'isolamento del sito;
- Per quanto attiene al rischio di perdita di specie di interesse conservazionistico, alla perturbazione nei confronti delle specie di flora e di fauna e alla possibilità di diminuzione delle densità di popolazione di tali specie, è possibile affermare che i contenuti del BICIPLAN non producono effetti capaci di intervenire in modo negativo o dannoso;
- I contenuti e le indicazioni proposti all'interno del piano nel suo complesso non sono in grado di produrre effetti o alterazioni della qualità delle acque, dell'aria e dei suoli;
- Il presente strumento, denominato BICIPLAN, non produce interferenze sullo stato di conservazione degli habitat e rispetto alle relazioni ecosistemiche che determinano la struttura e la funzionalità dei siti.

E' possibile dunque escludere che l'entità dell'intervento, a fronte delle analisi comparate tra il progetto stesso e le aree tutelate dalla Direttiva Habitat, in considerazione della relativa distanza con i siti di interesse e la non incidenza dei provvedimenti suggeriti su di essi, determini danni e/o effetti negativi sulle aree di tutela, sugli habitat presenti e sulle condizioni delle specie presenti nei Siti Natura 2000 presenti nel territorio.

Per una miglior comprensione dei contenuti del Biciplan si invita a prendere visione della documentazione di analisi e di progetto nella complessità degli elaborati in cui vengono ponderatamente affrontate le tematiche di cui in oggetto; di seguito l'elenco degli elaborati prodotti:

ANALISI			
N°	SIGLA TAVOLA	NOME FILE	CONTENUTO
01	01A-IT	1115B_1A_IT	Inquadramento Territoriale
02	02A-TIA	1115B_2A_TIA	Analisi traffico pesante





	02A-TIB	1115B_2A_TIA	Incidenti con biciclette
03	03A-CSA 03A-CSB	1115B_3A_CSA 1115B_3A_CSB	Analisi Centralità e Servizi
04	04A-SNPA 04A-SNPB	1115B_4A_SNPA 1115B_4A_SNPB	Analisi Attrattori Storico Architettonici, Naturalistici e Agricolo Paesaggistici.
05	05A-CCA 05A-CCB	1115B_5A_CCA 1115B_5A_CCB	Sintesi stradali per centri abitati, tipologia delle vie e delle criticità (Tavola abbinata alla TAB. 01A e alle schede di criticità riportate in relazione)
06	6A-TB1A 6A-TB1B	1115B_6A-TB1A 1115B_6A-TB1B	Tabella di Analisi dei Tratti Viari
PROGETTO			
07	01P-SAA 01P-SAB	1115B_01P_SAA 1115B_01P_SAB	Sintesi e individuazione principali Assi ciclabili e Aree Urbane (tavola abbinata alle Tabelle 03P-TAB1A e 03P-TAB1B)
08	02P-IPA 02P-IPB	1115B_02P_IPA 1115B_02P_IPB	Indicazioni di Progetto (tavola abbinata alle Tabelle 03P-TAB1A e 03P-TAB1B)
09	03P-TAB1A 03P-TAB1B	1115B_03P_TAB1A 1115B_03P_TAB1B	Tabella di Progetto dei Tratti Viari
10	03P-SC1A 03P-SC1B	1115B_03P_SC1A 1115B_03P_SC1B	Sezioni Ciclabili Tipo e Particolari

RELAZIONI STATO DI FATTO PROGETTO – NOVAS- NVINCA

11	1AP-RE	1115E_1AP_RE	Relazione Analisi/Progetto
12	2NVAS-R	1115B_2NVAS_R	Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica.
13	3NVINCA-R	1115B_3NVINCA_R	Verifica di Significatività dell'Incidenza (VINCA)



Concludendo, non si riscontrano danneggiamenti né si ravvisano rischi futuri rispetto al degrado dell'habitat, alle variazioni nel numero di singoli soggetti o nella quantità e nel livello qualitativo delle specie floristiche e faunistiche presenti nell'area.

ASSOGGETTABILITÀ AD ALTRI PIANI:

Il Biciplan è stato redatto in rapporto alle indicazioni previste per la redazione del PREMOCI e in osservanza delle indicazioni del Piano Paesaggistico Regionale.

ANALISI SUGLI EFFETTI AMBIENTALI

Nella tabella sottostante si sono analizzati i rapporti intercorrenti tra ogni tratto viario di progetto riportato nelle tavole 01P-SAA, 01P-SAB e 02P-IPA, 01P-IPB e gli effetti o pressioni nelle aree sottoposte a tutela e denominate zone ZSC.





SIGLA ASSE CICLABILE O TRATTO VIARIO	COLORE ASSE	ASSE VIARIO DI PRIMARIA IMPORTANZA	SIGLA TRATTO VIARIO IN GIALLO ZONA 30	COLORE TRATTO	RIFERIMETRO AI TRATTI VIARI TRATTATI NELLE TAVOLE DI PROGETTO 01P-SAA - 01P-SAB - 02P-IPA e 02P-IPB 03P	Significatività ZSC/pressioni effetti
C1		COLLEGAMENTO EXTRACOMUNALE GONARS-SAN GIORGIO DI NOGARO ATTRAVERSO INTERCOMUNALE CASTELLO-CORNOLO E PRINCIPALI ATTRATTORI COMMERCIALI, SPORTIVI, DIDATTICI ED ARTIGIANALI	B13-C13		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A13-B13		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			12		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			11		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			D8-E8		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			10		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A21-B21		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B21 - C21		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			C21-D21		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			D21-E21		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
C2		ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO EXTRACOMUNALE TRA IL COMUNE DI PORPETTO - PALMANOVA (Ex ferrovia) BAGNARIA ARSA CERVIGNANO DEL FRIULI	A28-B28		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B28-C28		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela per le sole lavorazioni ci potrebbe essere un temporaneo problema acustico di bassa importanza	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo; per la sola durata delle lavorazioni ci potrebbe essere un temporaneo problema acustico del tutto trascurabile se considerato alla visibilità meccanica più vicina e alla presenza dell'autostrada immediatamente a nord del sito.
			C28-D28		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
C3		ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO EXTRACOMUNALE TRA IL COMUNE DI PORPETTO - SAN GIORGIO DI NOGARO TORVISOCA MARANO LAGUNARE A PREMINENTE INTERESSE NATURALISTICO	A24-B24		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B24-C24		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			37		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			38		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			16		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			23		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			30		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			39		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.





SIGLA ASSE CICLABILE O TRATTO VIARIO	COLORE ASSE	ASSE VIARIO DI PRIMARIA IMPORTANZA	SIGLA TRATTO VIARIO IN GIALLO ZONA 30	COLORE TRATTO	REFERIMENTO AI TRATTI VIARI TRATTATI NELLE TAVOLE DI PROGETTO 01P-SAA - 01P-SAB - 02P-IPA e 02P-IPB 03P	Significatività ZSC/pressioni effetti
C4		ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO INTRACOMUNALE TRA PORPETTO E PAMPALUNA A PREMINENTE INTERESSE AGRICOLO PAESAGGISTICO E NATURALISTICO	A7-B7		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B7-C7		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A9-B9		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
C5		ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO INTRACOMUNALE TRA CORGNOLO, PORPETTO E CORGNOLO A PREMINENTE INTERESSE AGRICOLO PAESAGGISTICO	A5-B5		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B5-C5		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			C5-D5		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			D5-E5		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
C5a		ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO INTRACOMUNALE TRA PORPETTO, CASTELLO E CORGNOLO A PREMINENTE INTERESSE AGRICOLO PAESAGGISTICO E NATURALISTICO	A8-B8		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B8-C8		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			C8-D8		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
C6		ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO EXTRACOMUNALE TRA IL MORSANO DI STRADA - CORGNOLO PAMPALUNA GALLI SAN GIORGIO DI NOGARO CARLINO MARANO LAGUNARE	C4-D4		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B4-C4		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A4-B4		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			3		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			D1-C1		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			C1-B1		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			B1-A1		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A8-A'8		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A'8-A''8		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A''8-B8		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
C7		ASSE VIARIO DI COLLEGAMENTO EXTRACOMUNALE TRA CORGNOLO E IL SISTEMA NATURALISTICO DELLE RISORGIVE TORSIA RIVIGNANO ARIIS	A2-B2		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
			A2-C2		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
C8		ASSE VIARIO COMUNALE A FONDO RUSTICO DI COLLEGAMENTO TRA ASSE C4 e ASSE C1	40		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.





SIGLA ASSE CICLABILE O TRATTO VIARIO	COLORE ASSE	ASSE VIARIO DI PRIMARIA IMPORTANZA	SIGLA TRATTO VIARIO IN GIALLO ZONA 30	COLORE TRATTO	REFERIMETRO AI TRATTI VIARI TRATTATI NELLE TAVOLE DI PROGETTO 01P-SAA - 01P-SAB - 02P-IPA e 02P-IPB 03P	Significatività ZSC/pressioni effetti
31	Porpetto Castello	asse secondario di collegamento tra porpetto e castello	31		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
25			A25-B25		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
25			B25-C25		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
25			C25-D25		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
11	Castello	un tratto a fondo cieco di via Pietro Zorutti	11		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
14		via Quiete a fondo cieco	14		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
12		un tratto della SP80	B12-C12		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
6	Pampaluna	tratto a fondo cieco	6		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
15	Porpetto capoluogo	Via Pre' Zanetto	15		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
17		Via Filippo Corridoni	17		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
18		Via Luigi Cadorna	18		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
22		Via Giuseppe Mazzini	22		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
26		via XX settembre	26		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
27		via Bando	27		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
19		via Alessandro Volta tratto a fondo cieco	19		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
33		via Gemona tratto a fondo cieco	33		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
34		via Tarcento tratto a fondo cieco	34		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
35		via Tolmezzo tratto a fondo cieco	35		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.
36	via Nimis tratto a fondo cieco	36		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.	
29	Via Giovanni Pascoli un tratto a fondo cieco uno collega l'asse C1 mediante via n° 20 all'asse C4	29		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.	
20	via S. Luigi Scrosoppi tra asse C4 e asse C1	20		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.	
32	via dell'Artigianato tratto a fondo cieco	32		Gli interventi riferibili al presente tratto non interferiscono in alcun modo con le aree analizzate sottoposte a tutela	Gli interventi riferibili al presente tratto esaminati in rapporto agli impatti sul sistema complessivo naturale delle Zone ZSC è nullo.	



Inoltre come già riportato nella relazione noVAS si sono valutati gli aspetti delle varie componenti naturali in rapporto alla Rete natura 2000, valutando quindi la probabilità, la durata, la frequenza e la reversibilità degli effetti

Nella tabella sottostante, in modo schematico ed ampiamente esaustivo, sono analizzate le varie componenti uso del suolo, biodiversità, Patrimonio Culturale, Paesaggio, Popolazione e Mobilità secondo le varie problematiche su citate:

USO DEL SUOLO	VALORE
Criterio di Valutazione	
Durata	La durata dell'effetto dipende dalla vita dell'intervento edilizio, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
Frequenza	L'effetto sull'uso del suolo è frequente, seppur limitato, in quanto si occupano nuove aree
Reversibilità	L'effetto è irreversibile.
Carattere cumulativo	L'effetto sull'uso del suolo di Porpetto è cumulabile con quello derivante delle altre attività antropiche presenti.
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	L'entità dell'effetto può essere considerata come poco rilevante in quanto le aree interessate da nuove opere si trovano in zona già antropizzata.
Tipologia	Effetti negativi legati all'impermeabilizzazione del suolo conseguente all'ampliamento della strada, seppure minimi rispetto alle dimensioni attuali: si tratta di conseguenze talmente poco significative da risultare trascurabili.

BIODIVERSITA'	VALORE
Criterio di Valutazione	
Probabilità	L'effetto sulla componente biodiversità è poco probabile.
Durata	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
Frequenza	L'effetto sulla biodiversità è poco frequente.
Reversibilità	L'effetto è irreversibile.
Carattere cumulativo	L'effetto sulla biodiversità di Porpetto è cumulabile con quello derivante delle altre attività antropiche presenti a impatto 0.
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	L'entità dell'effetto può essere considerata come poco rilevante o nullo in quanto le aree interessate da nuove opere si trovano in zona in parte antropizzata o agricola non ci sono interventi previsti in aree sottoposte a tutela e la loro vicinanza non viene influenzata
Tipologia	Gli effetti negativi legati al consumo del suolo sono talmente poco significativi da risultare del tutto trascurabili.

PATRIMONIO CULTURALE	VALORE
Criterio di Valutazione	
Probabilità	L'effetto sul patrimonio culturale è migliorativo e compatibile.
Durata	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
Frequenza	L'effetto sul patrimonio culturale è poco frequente
Reversibilità	L'effetto è reversibile.
Carattere cumulativo	Non si evidenzia alcun carattere cumulativo degli effetti.
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	L'entità dell'effetto può essere considerata come poco rilevante o nullo in quanto le opere previste dal piano non incidono in modo negativo sul patrimonio culturale
Tipologia	Effetto migliorativo.



PAESAGGIO	VALORE
Criterio di Valutazione	
Probabilità	L'effetto sul paesaggio poco probabile.
Durata	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
Frequenza	L'effetto sul paesaggio è poco frequente
Reversibilità	L'effetto è irreversibile
Carattere cumulativo	L'effetto sul paesaggio del comune di Porpetto è cumulabile con quello degli altri interventi della viabilità lenta del territorio
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	L'entità dell'effetto sul paesaggio del comune di Porpetto è poco rilevante o nullo in quanto le opere previste dal piano non incidono in modo negativo e sono compatibili con l'ambiente paesaggistico
Tipologia	Effetto migliorativo.

POPOLAZIONE	VALORE
Criterio di Valutazione	
Probabilità	L'effetto sulla popolazione è molto probabile.
Durata	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
Frequenza	L'effetto è molto frequente
Reversibilità	L'effetto è irreversibile
Carattere cumulativo	L'effetto sulla popolazione di Porpetto è cumulabile con quello derivante con le altre opere della viabilità lenta e della circolazione presenti nel territorio comunale
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	L'entità dell'effetto sulla popolazione del comune di Porpetto è molto rilevante quanto le opere previste dal piano volgono al miglioramento della qualità della vita della popolazione attraverso l'utilizzo di mezzi non inquinanti e che incentivano l'attività motoria.
Tipologia	Effetto migliorativo in termini di sicurezza stradale e in relazione all'adeguamento alla normativa di settore.

MOBILITA'	VALORE
Criterio di Valutazione	
Probabilità	L'effetto sulla mobilità è molto probabile.
Durata	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
Frequenza	L'effetto è molto frequente
Reversibilità	L'effetto è irreversibile
Carattere cumulativo	L'effetto sulla popolazione di Porpetto è cumulabile con quello derivante con le altre opere della viabilità lenta e della circolazione presenti nel territorio comunale aumentando il traffico ciclabile
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	L'entità dell'effetto sulla mobilità del comune di Porpetto è molto rilevante in quanto le opere previste dal piano volgono al miglioramento della qualità della vita della popolazione attraverso l'utilizzo di mezzi non inquinanti e che incentivano l'attività motoria.



Tipologia	Effetto migliorativo in termini di sicurezza stradale e in relazione all'adeguamento alla normativa di settore.
------------------	---

In conclusione, nelle tavole di seguito esposte sono evidenziati le tre aree protette ZSC, una interamente in comune di Porpetto (**ZSC IT3320032 Paludi di Porpetto**), una parte in Comune di Porpetto e parte in comune di Gonars (**ZSC IT3320031 Paludi di Gonars**), e due esterne in comune di Castions di Strada e precisamente una a nord dell'abitato di Castello (**ZSC IT3320028 Paludi Selvate**) e a Sud Ovest dell'abitato di Pampaluna (**ZSC IT3320033 Bosco Boscat**).

Nessuna delle previsioni del piano condiziona le aree esaminate, non sono previsti interventi al suo interno, e le opere esterne previste più vicine riguardano la realizzazione di una pista ciclabile a fianco via della Madonna Missionaria SP 113 allo scopo di sgrondare la viabilità meccanica tra le case a pettine lungo la provinciale e l'abitato del capoluogo questo intervento ha lo scopo precipuo di garantire la sicurezza ai pedoni e ai ciclisti, ridurre la viabilità meccanica e quindi il rumore e l'inquinamento.

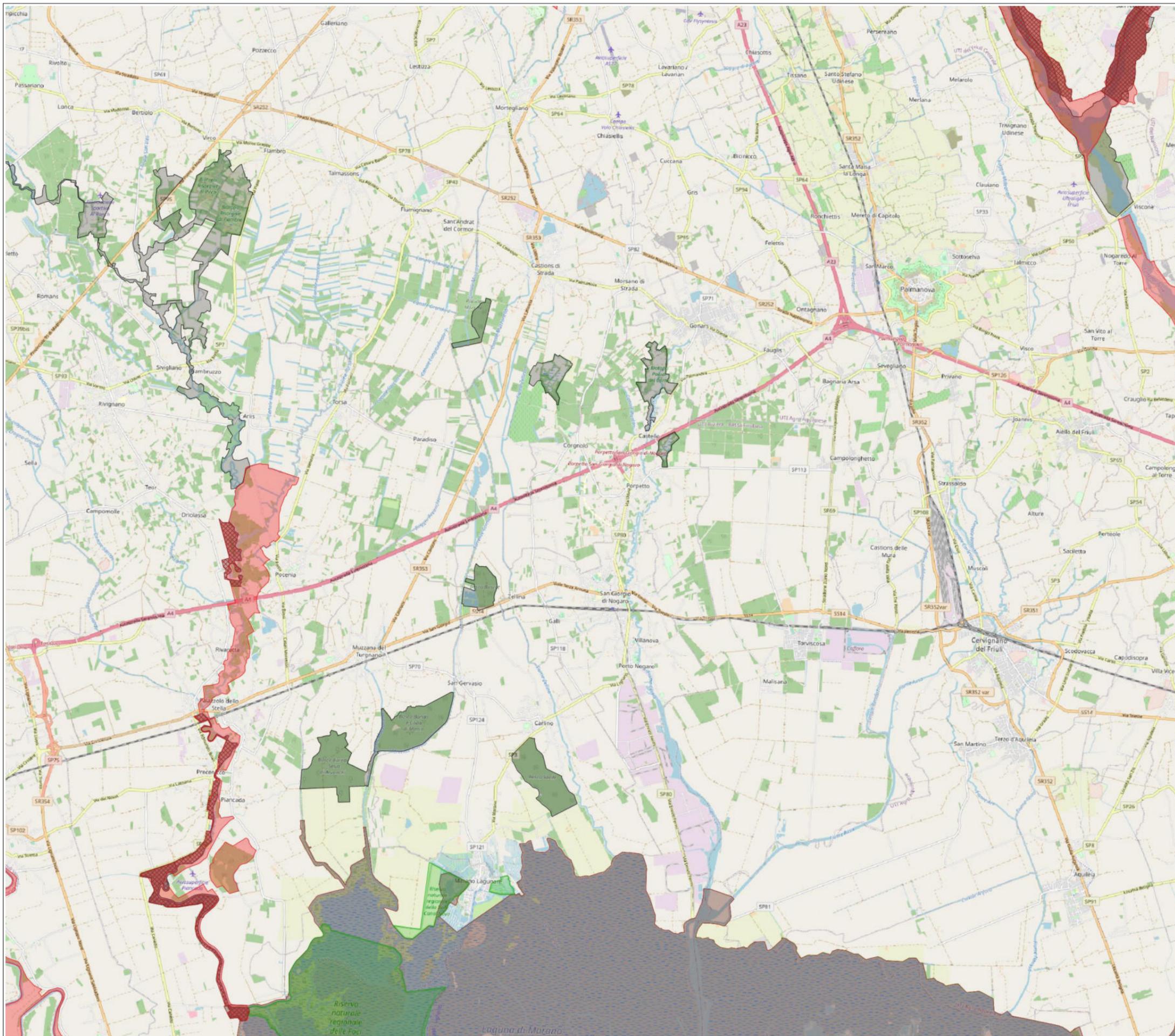
Il tratto ciclabile più vicino alla **ZSC IT3320032 Paludi di Porpetto** è separato dalla stessa dalla strada provinciale SP113 e da una canalizzazione lato strada. Esso dovrà essere realizzato in materiali ecocompatibili, drenanti e naturali come terra stabilizzata e legno non devono assolutamente essere previste opere di interrimento della canalizzazione fianco strada.

Foto. SP 113 particolare proposto di pista ciclabile in prossimità del ZSC.



In allegato si individuano le aree ZSC e se ne riproducono le schede tecniche.





Legenda

-  A.R.I.A. PRGC - Aree di Rilevante Interesse Ambientale AGGIORNATE
-  A.R.I.A. BUR - Aree di Rilevante Interesse Ambientale APPROVATE
-  Riserve naturali regionali
-  Parchi naturali regionali
-  Natura 2000 ZPS
-  Natura 2000 ZSC/SIC
-  Comuni
-  OpenStreetMap (Mapnik)

Scala 1:70900



Coordinate dei vertici - Gauss-Boaga

	Est	Nord
NO	2391433	5088512
NE	2369592	5088512
SO	2391433	5069368
SE	2369592	5069368





Legenda

- PPR - Corsi acqua Tratte
- A - Ampiezza alveo non cartografabile
- - B - Ampiezza alveo cartografabile
- .. C - Tratta interrata percorso noto
- .. D - Tratta interrata percorso non noto
- E - Tratta da inserire come ulteriore contesto
- F - Tratta non vincolata
- PPR - Ciclovie
- PPR - Cammini
- Comuni
- BingMaps (vista aerea)

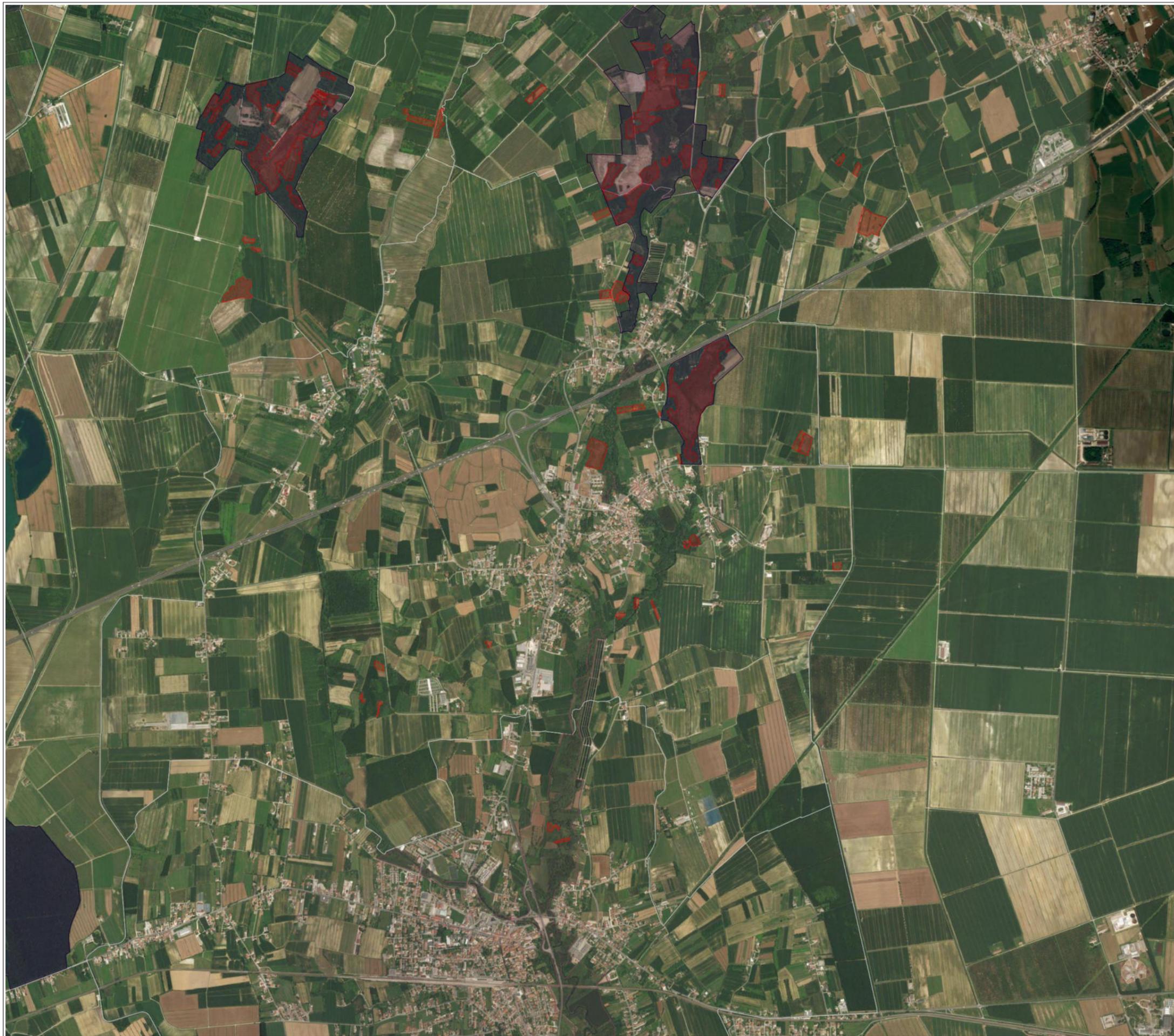
Scala 1:27189



Coordinate dei vertici - Gauss-Boaga

	Est	Nord
NO	2385440	5083657
NE	2377061	5083657
SO	2385440	5076313
SE	2377061	5076313





Legenda

- Riserve naturali statali
- Natura 2000 ZSC/SIC
- Natura 2000 ZPS
- Inventario dei prati stabili naturali
- Parchi comunali e intercomunali
- Natura 2000 FVG - Inspire
- Comuni
- BingMaps (vista aerea)

Scala 1:27189

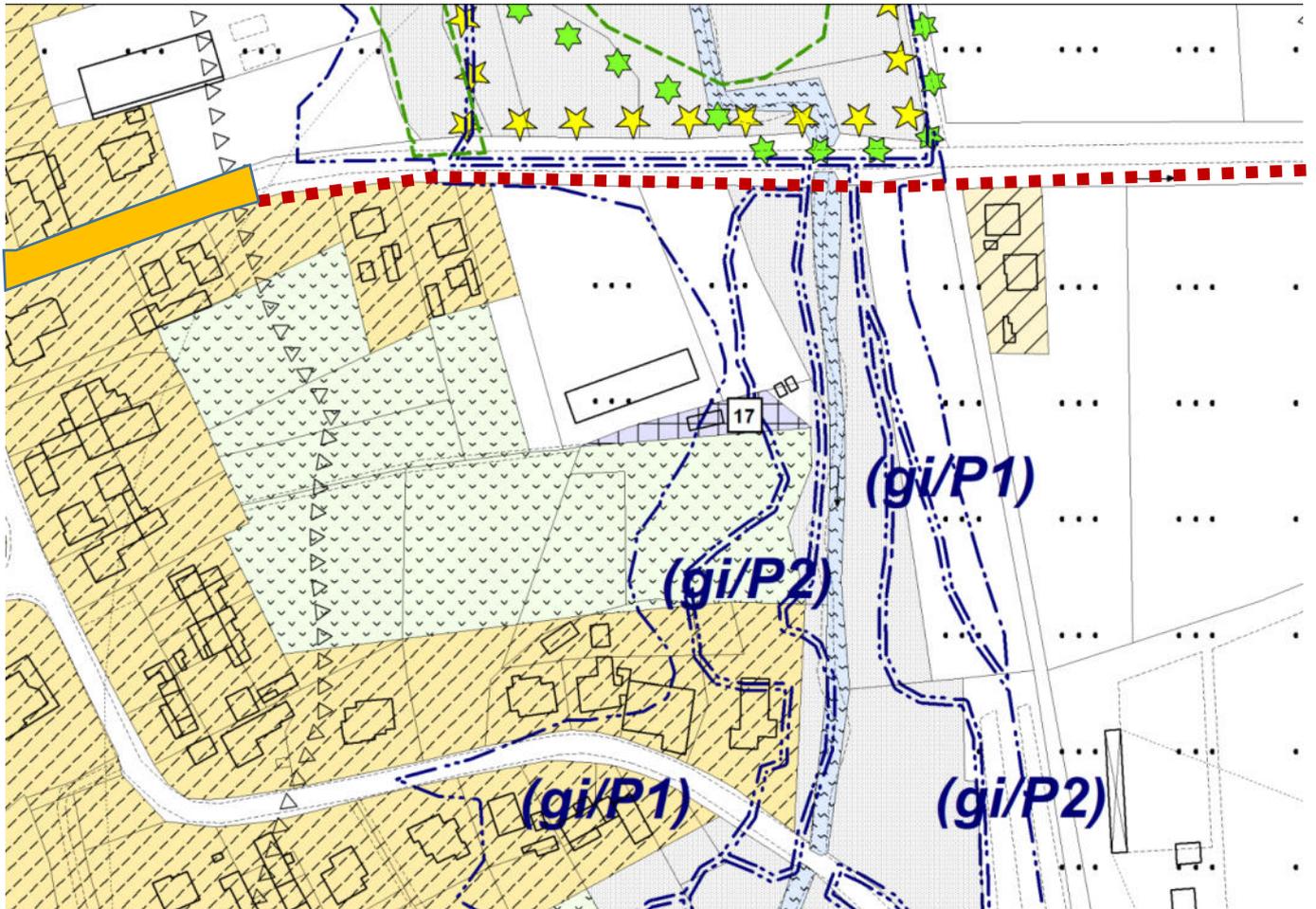


Coordinate dei vertici - Gauss-Boaga

	Est	Nord
NO	2385862	5083610
NE	2377483	5083610
SO	2385862	5076267
SE	2377483	5076267



Estratto P.R.G.C.



Percorso ciclabile previsto nel Biciplan 

Zona 30 

EFFETTI SULL'AMBIENTE DETERMINATI DA RIFIUTI, INQUINAMENTO E TECNOLOGIE

In merito ai rifiuti prodotti nell'ambito comunale, è possibile affermare che il presente strumento e le proposte in esso contenute non influenzano il carico di rifiuti del Comune. Per quanto riguarda infine l'inquinamento non sono da segnalare effetti né elementi in grado di alterare in senso negativo lo stato



attuale. Non si hanno risultanze relative ai rischi o incidenti riguardo alle sostanze e alle tecnologie derivanti dalle innovazioni e dalle proposte introdotte dal presente BICIPLAN.

CONCLUSIONI

A seguito delle analisi su esposte, effettuando una sintesi, si può dichiarare che nel presente Biciplan:

1. Non si ravvisano elementi che possano influire negativamente negli ambiti ZSC e/o con siti di interesse ambientale esposti (anche extra-comunali) sia in relazione che nelle tavole grafiche allegate;
2. Il presente piano non ha un'incidenza significativa sui Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e sulle Zone di Protezione Speciale (ZPS) e non comprende opere che possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito.
3. Nelle tabelle in precedenza riprodotte si evidenzia che le opere previste non comportano inquinamento e/o interferenze con i ZSC o altri siti di interesse ambientale (anche extra-comunali) esposti sia in relazione che nelle tavole grafiche allegate;
4. non si ritiene di riprodurre ulteriori analisi ed approfondimenti;
5. Che il presente Biciplan per le sue caratteristiche non comporta l'obbligo di essere sottoposto alla procedura di Verifica di Incidenza sui ZSC – VINCA;

In conclusione, alla luce di tutto quanto esposto, in considerazione del fatto che il territorio su cui si andrà ad operare non include e lambisce una area da tutelare, si dichiara che il piano in esame non interferisce con l'equilibrio dei siti protetti e si conclude che il Biciplan non deve essere sottoposto alla procedura di Verifica di Incidenza (VINCA) sui siti Natura 2000, ZSC.

San Giorgio di Nogaro, 12/04/2021

Il professionista architetto Andrea Dell'Agnese albo sez A n° 1075 architetto

Il documento è prodotto in firma digitale



