

Regione:	Friuli Venezia Giulia	
Provincia:	Udine	
Comune:	Flaibano	
Titolo del Progetto:	<b>Lavori di allargamento del piano viabile e realizzazione di una rotonda al km 30+060 in Comune di Flaibano (UD)</b>	
CUP:	J21B21000040002	
Codice Opera:		
Committente	 <b>COMUNE DI FLAIBANO</b> Piazza Monumento ai Caduti, 39 33030 Flaibano (UD) Pec: comune.fluibano@certgov.fvg.it	
RUP:	<b>dott. Ing Vincenzo Montesano</b> UFFICIO TECNICO tel.+39 0432.670014 int. 4 tecnico@comune.fluibano.ud.it	
Progettista:	 Via Duino, 1/1 – 33100 – Udine (UD) Tel. 0432/511556 – Fax 0432/511592 e-mail: <a href="mailto:info@serinsrl.com">info@serinsrl.com</a>  Ing. Andrea Cocetta	
CSP:	Ing. Andrea Cocetta	
Geologo	-	
Codice progetto	21CS41	
Fase Progettuale	<b>STUDIO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</b>	
Documento:	<b>A02</b>	<b>Relazione di verifica preventiva degli effetti significativi sull'ambiente</b>
Prima stesura:	Rev00	Dicembre 2022
Aggiornamento:		



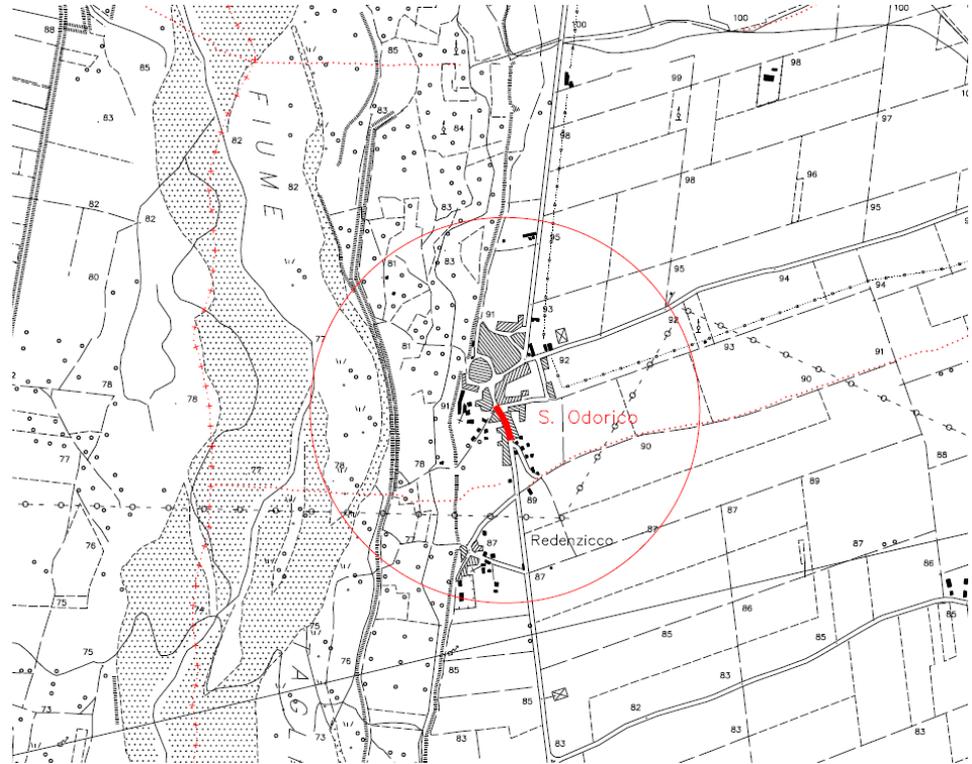


## INDICE

<b>1</b>	<b>OGGETTO DELLA VARIANTE</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>OPERE IN PROGETTO</b>	<b>5</b>
2.3	Descrizione delle tecniche	7
<b>3</b>	<b>INQUADRAMENTO NORMATIVO</b>	<b>8</b>
3.1	Riferimenti normativi	8
3.2	Attuazione della variante	8
3.3	Inquadramento Normativa ambientale	8
3.3.1	Contenuti della Relazione (allegato I parte II DL 152/2006)	9
<b>4</b>	<b>LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE AL P.R.G.C.</b>	<b>10</b>
<b>5</b>	<b>CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE E VINCOLO PAESAGGISTICO AI SENSI DEL D. LGS. 42/2004 DEL TERRITORIO COMUNALE</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>QUADRO URBANISTICO IN VIGORE</b>	<b>10</b>
<b>7</b>	<b>VARIAZIONI URBANISTICHE INTRODOTTE CON LA VARIANTE 26 AL P.R.G.C.</b>	<b>11</b>
7.1	Modifica della destinazione d'uso	11
<b>8</b>	<b>VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DERIVANTI DALL'APPROVAZIONE DELLA PRESENTE VARIANTE AL P.R.G.C. AI SENSI DELL'ALLEGATO I ALLA PARTE SECONDA DEL D.LGS. 152/2006</b>	<b>12</b>
8.1	Caratteristiche della variante al piano	12
8.2	Caratteristiche degli impatti e delle aree interessate	16
<b>9</b>	<b>CONCLUSIONI</b>	<b>17</b>

# 1 OGGETTO DELLA VARIANTE

L'amministrazione di Flaibano, nell'ambito dei programmi di messa in sicurezza della rete stradale che interessa il territorio comunale, ha individuato un intervento che riguarda la Strada Regionale 463, che attraversa in centro della frazione di San Odorico



**Figura 1 – Ortofoto dell'area dell'intervento**

L'opera è inclusa nel documento di programmazione (DUP), comprendente la programmazione triennale 2021/2023, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 4 del 28/04/2022 nonché nell'elenco annuale dei lavori pubblici 2021 nel quale risulta compreso alla voce n. 4 l'intervento avente ad oggetto i "Lavori di allargamento del piano viabile e realizzazione di una rotatoria al km 30+060 in Comune di Flaibano (UD)";

La criticità del nodo è evidenziata nel piano struttura e nel PRGC. La variante persegue gli obiettivi del PRGC.

La variante urbanistica si rende necessaria per istituire il vincolo preordinato all'esproprio su alcune aree necessarie alla realizzazione delle opere.

## 2 OPERE IN PROGETTO

### 2.1 Generalità

Gli interventi di progetto prevedono:

- 1) La sistemazione a rotatoria dell'intersezione fra la SR 463, al km 30+000, e le strade comunali via Piave e via Nazario Sauro, a San Odorico;
- 2) L'allargamento di un tratto di 140 m circa della SR 463, via Ponte della Delizia dalla nuova rotatoria in direzione sud, verso Casarsa e Codroipo, con costruzione di un percorso promiscuo ciclabile e pedonale bidirezionale affiancato;
- 3) Piccolo parcheggio per sette posti auto, a sud della rotatoria con accesso da via Piave.



Figura 2 – Interventi in progetto

Gli interventi comportano inoltre:

- l'interramento di linee aeree di telecomunicazione ed energia elettrica;
- la demolizione di alcuni immobili in corrispondenza dell'intersezione e sul lato est della strada regionale.

## 2.2 Giustificazione delle opere in funzione degli obiettivi

Le opere in progetto sono costituite dall'allargamento di una strettoia di una traversa urbana "stret di San Duri", da una rotonda, da attraversamenti pedonali e percorsi ciclopedonali. Sono tutte opere coordinate che perseguono principalmente obiettivi di messa in sicurezza.

L'allargamento del tratto di SR 463 risolve un grave problema di transitabilità dei mezzi pesanti, essendo la sezione attuale insufficiente a garantire l'incrocio di due mezzi in transito in senso opposto di marcia. Sui muri degli edifici a lato sono visibili i segni dei solchi lasciati dai cassoni dei mezzi.



Per quanto riguarda la sistemazione dell'intersezione, dal punto di vista della sicurezza stradale le rotonde si sono dimostrate un'ottima soluzione, in quanto:

- contribuiscono a ridurre le velocità;
- riducono i punti conflitto;
- riducono il numero e la gravità degli incidenti;

Presentano inoltre una serie di altri vantaggi:

- riducono i tempi di attesa;
- aumentano la flessibilità degli itinerari grazie alla semplice possibilità di invertire la marcia;
- causano un minor inquinamento acustico e ambientale.

Possiamo individuare 3 tipologie di rotonde:

- rotonde convenzionali: con diametro esterno superiore a 40 m;
- rotonde compatte: con diametro esterno compreso tra 25 e 40 m;
- mini rotonde: con diametro esterno compreso tra 14 e 25 m.

La rotonda in progetto è di tipo compatto, di diametro 28 m, soluzione che unisce caratteristiche di sicurezza e fluidificazione del traffico **limitando il consumo di suolo**. L'aumento di diametro non è strettamente necessario, anche in considerazione dell'ambito urbano. Le rotonde compatte sono caratterizzate da bordure non sormontabili dell'isola centrale, contrariamente alle mini rotonde. È opportuno in ogni caso, con questo diametro piuttosto vicino a quello delle mini rotonde, prevedere una fascia che in casi eccezionali possa essere sormontata da mezzi pesanti senza danneggiarsi.

Per la realizzazione dell'opera saranno adottate le seguenti lavorazioni:

- scavo e asportazione di strati di terreno vegetale e di riporto;
- scavi a sezione obbligata;
- Demolizione selettiva di fabbricati civili e di recinzioni;
- demolizione di cordonate, aiuole e marciapiedi;
- demolizione di pozzetti e tubazioni;
- demolizione di pavimentazione stradale;
- fresatura di strati di usura esistenti;
- realizzazione di ampliamenti stradali e nuovi marciapiedi;
- realizzazione di cordonate in calcestruzzo prefabbricate, normali e ribassate;
- riporti e stesa di terra vegetale;
- fornitura e posa di caditoie, bocche di lupo, pozzetti, tubazioni di raccordo e tubi drenanti;
- fornitura e posa in opera di cavidotti corrugati e pozzetti per impianti;
- realizzazione di nuovi strati di fondazione stradale in stabilizzato/misto cementato;
- realizzazione di manto per viabilità costituito da strato di binder e usura multifunzione;
- realizzazione di pavimentazione in calcestruzzo drenante;
- realizzazione di segnali tattili di orientamento e arresto in calcestruzzo;
- realizzazione di segnaletica stradale orizzontale, anche rifrangente, e verticale;
- rimozione e recupero di elementi dell'impianto di illuminazione esistente;
- interrimento di linee aeree;
- Impianto di illuminazione stradale;
- Attraversamenti pedonali illuminati;
- Costruzioni di muri di recinzione e cancellate
- Opere di arredo urbano;
- Opere a verde.

### **2.3 Descrizione delle tecniche**

Verranno utilizzate tecniche tradizionali di lavorazioni stradali. Per quanto riguarda gli scavi e i movimenti terra, si utilizzeranno escavatori tradizionali.

Tutte le lavorazioni stradali sono certamente compatibili con la presenza attuale della strada e non comporteranno sicuramente impatti permanenti.

### 3 INQUADRAMENTO NORMATIVO

Il D.lgs. 152/2006 ha introdotto l'obbligo di dare avvio alla procedura di verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica, introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE, permettendo così di valutare se gli interventi proposti possono avere effetti significativi sull'ambiente e, solo in quel caso, attivare la procedura di VAS.

Tale procedimento costituisce parte integrante del procedimento ordinario di adozione ed approvazione di piani e programmi e considerato che i provvedimenti di approvazione adottati senza la previa valutazione ambientale strategica sono nulli si presenta il seguente elaborato.

#### 3.1 Riferimenti normativi

- **L.R. 6 maggio 2005, n. 11**  
*“Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, 2003/4/CE e 2003/78/CE. (Legge comunitaria 2004)”*
- **D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 modificato dal D.lgs. 04/ 2008, e dal d.lgs. 128/2010**  
*“Norme in materia ambientale”*
- **L.R. 23 febbraio 2007, n. 5**  
*“Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio”*
- **Legge regionale 29 aprile 2019, n. 6**  
*Misure urgenti per il recupero della competitività regionale.”*
- **L.R. 5 dicembre 2008, n. 16**  
*“Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica, attività venatoria, ricostruzione, adeguamento antisismico, trasporti, demanio marittimo e turismo”*

#### 3.2 Attuazione della variante

La presente variante al PRGC si configura come variante urbanistica di livello comunale, ai sensi dell'art. 63 sexies, comma 1, lettera f), della L.R. 5 del 23 febbraio 2007, come modificata dalla LR 6/2019 in quanto prevede *“l'individuazione di nuove aree ovvero l'ampliamento o adeguamento di quelle esistenti per la realizzazione di viabilità, servizi e attrezzature collettive o altre opere pubbliche o per servizi pubblici o di pubblica utilità”*.

#### 3.3 Inquadramento Normativa ambientale

Ai sensi dell'art. 6, comma 3 del D.lgs. n. 152/2006 *“per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano **l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi** di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria **qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente**, [...]”*

L'art. 4, comma 2 della L.R. n.16/2008 definisce che:

*“Ai sensi dell'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, sono considerate piccole aree a livello locale:*

*a) le aree oggetto di varianti di livello comunale di cui all' articolo 63 sexies della legge regionale 5/2007 ;*

L'art. 4, comma 3 della L.R. n.16/2008 continua dicendo che:

*“Per i piani urbanistici di cui all'articolo 6, comma 3, del decreto legislativo 152/2006, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale così come definite al comma 2 e per tutti i piani e varianti agli strumenti urbanistici comunali di cui all'articolo 6, comma 3 bis, del decreto legislativo 152/2006, **l'autorità competente** valuta, sulla base della relazione allegata al piano e redatta dal proponente con i contenuti di cui all'allegato I della parte II del decreto legislativo 152/2006, se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano **possono avere effetti significativi sull'ambiente.**”*

Pertanto la presente relazione viene redatta dal Proponente (ufficio Comunale) ai sensi dell'art. 4 della L.R. n.16/2008 e conterrà quanto richiesto nell'Allegato I della parte II del D.Lgs. n. 152/2006. Verrà trasmessa all'Autorità competente, **la Giunta comunale** così definita ai sensi dello stesso art. 4 comma 1, la quale valuterà se le previsioni derivanti dall'approvazione della presente Variante N. 26 al PRGC, rispetto al PRGC attualmente in vigore, potrà produrre effetti significativi sull'ambiente.

### **3.3.1 Contenuti della Relazione (allegato I parte II DL 152/2006)**

Si riportano di seguito i criteri previsti dall'Allegato I della parte II del D.Lgs. n. 152/2006:

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma 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;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma 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).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;

- rischi per la salute umane o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
  - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
  - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

#### **4 LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE DELLA VARIANTE AL P.R.G.C.**

Lo scopo della presente variante al PRGC è quello di modificare l'attuale zonizzazione a seguito della realizzazione dei seguenti interventi:

- La sistemazione a rotatoria dell'intersezione fra la SR 463, al km 30+000, e le strade comunali via Piave e via Nazario Sauro, a San Odorico;
- L'allargamento di un tratto di 140 m circa della SR 463, via Ponte della Delizia dalla nuova rotatoria in direzione sud, verso Casarsa e Codroipo, con costruzione di un percorso promiscuo ciclabile e pedonale bidirezionale affiancato;
- Piccolo parcheggio per sette posti auto, a sud della rotatoria con accesso da via Piave.

Gli interventi comportano:

- l'interramento di linee aeree di telecomunicazione ed energia elettrica;
- la demolizione di alcuni immobili in corrispondenza dell'intersezione e sul lato est della strada regionale.

#### **5 CARATTERISTICHE PAESAGGISTICHE E VINCOLO PAESAGGISTICO AI SENSI DEL D. LGS. 42/2004 DEL TERRITORIO COMUNALE**

Il piano non interessa beni tutelati in base all'art. 142.

#### **6 QUADRO URBANISTICO IN VIGORE**

Il Comune di Flaibano è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale (Variante generale n.15) – la cui delibera comunale di approvazione n. 39 del 27.11.2015 è stata confermata nella sua esecutività con D.P.R. n.024/Pres. del 12.02.2016, pubblicata su BUR n.9 dd. 02.03.2016.

Da quella data sono state apportate alcune varianti puntuali.

Si presenta ora la necessità di intervenire con una nuova Variante di livello comunale, da assumersi ai sensi del combinato disposto dell' Art.63 sexies - L.R.5/2007 e s.m.i. e dell'Art.2, punto 1, lett.f) della L.R.6/2019, per recepire sul piano operativo e normativo, il progetto di fattibilità tecnico economica relativa ai “Lavori di allargamento del piano viabile e realizzazione di una rotatoria al km 30+060 in Comune di Flaibano (UD)”.

## 7 VARIAZIONI URBANISTICHE INTRODOTTE CON LA VARIANTE 26 AL P.R.G.C.

La variante urbanistica è finalizzata a variare la destinazione d'uso di piccole porzioni delle seguenti zone omogene:

- Zona B1 - Aree insediative residenziali storiche trasformate (art 10.1)
- Zona B2 - Aree insediative residenziali di completamento (art 10.2)
- Zona S1/M - Per servizi ed attrezzature collettive pubbliche (art 13.1) edifici per uffici amministrativi

### 7.1 Modifica della destinazione d'uso

La realizzazione dell'intervento nel Comune di Flaibano interessa i seguenti cambiamenti :

Modifica	Area mq	Da Zona	a Zona	Note
1	610	Zone B1 - Aree insediative residenziali storiche trasformate (art 10.1)	Infrastrutture - Viabilità (art. 24)	Rotatoria (zona sud)
2	370	Zone B1 - Aree insediative residenziali storiche trasformate (art 10.1)	Zona S1/M - Per servizi ed attrezzature collettive pubbliche (art 13.1) edifici per uffici amministrativi	Parcheggio collegato a zona S1 M
3	480	Zone B1 - Aree insediative residenziali storiche trasformate (art 10.1)	Infrastrutture - Viabilità (art. 24)	Rotatoria e percorso ciclopedonale nord-est
4	370	Zona S1/M - Per servizi ed attrezzature collettive pubbliche (art 13.1) edifici per uffici amministrativi	Infrastrutture - Viabilità (art. 24)	Allargamento SR 463 e ciclopedonale
5	280	Zona B2 - Aree insediative residenziali di completamento (art 10.2)	Infrastrutture - Viabilità (art. 24)	Allargamento SR 463 e ciclopedonale

Complessivamente si avrà:

- Zona B1: Riduzione pari a 1460 mq
- Zona B2: Riduzione pari a 280 mq
- Viabilità: Aumento di 1740 mq
- Zona S1/M: inalterato, la parte sottratta viene recuperata dal parcheggio (370 mq) che contribuirà al 40% dei "Parcheggi stanziali e di relazione: min. 40% della superficie utile degli edifici, da reperirsi nell'area di pertinenza o in prossimità dell'attrezzatura."

## 8 VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DERIVANTI DALL'APPROVAZIONE DELLA PRESENTE VARIANTE AL P.R.G.C. AI SENSI DELL'ALLEGATO I ALLA PARTE SECONDA DEL D.LGS. 152/2006

### 8.1 Caratteristiche della variante al piano

In quale misura il piano o il programma 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.

La variante urbanistica in oggetto è finalizzata alla messa in sicurezza di un'intersezione stradale, alla creazione di percorsi ciclabili e pedonali e all'allargamento di un breve tratto di strada regionale. Persegue obiettivi individuati nel piano struttura comunale e nella pianificazione sovraordinata di settore. Si sviluppa per la maggior su sedime della viabilità comunale esistente, e si inserisce negli obiettivi generali di promozione della mobilità lenta. Da questo punto di vista persegue gli obiettivi generali del PPR.

In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.

La presente variante introduce una modifica a livello locale minima, pertanto si può affermare che la presente variante non influenza il P.R.G.C. rispetto la situazione vigente. Il piano creerà nuove opportunità di collegamenti ciclabili e opportunità di turismo lento e sostenibile, oltre che di fluidificazione e sicurezza del traffico.

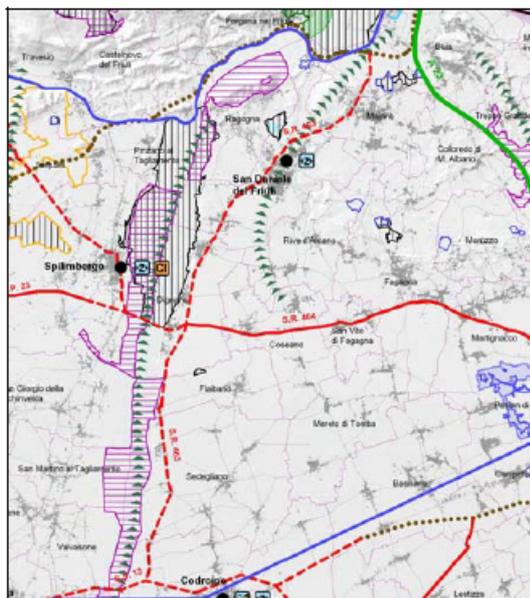
L'azione della variante è già stata valutata a livello di procedura VAS nel PRITMML (Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, approvato nel 2011). Di seguito si riportano le conclusioni del Rapporto Ambientale:

L'azione n. 15 è la "Riqualficazione della S.R. 463". Si riporta di seguito gli esiti della valutazione contenuti nel rapporto ambientale (elaborato 1 del novembre 2011)

TEMATICHE E PRESSIONI AMBIENTALI		Cambiamenti climatici	Qualità dell'aria	Qualità delle acque	Suolo	Inquinamento acustico	Rifiuti	Energia	Trasporti	Traffico	Radiazioni	Popolazione e salute	Natura, paesaggio e biodiversità	Industria e commercio
SISTEMA VIARIO STRADALE REGIONALE	AZIONE 11	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹☹	☺☺
	AZIONE 12	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹	☺☺
	AZIONE 13	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹	☺☺
	AZIONE 14	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹	☺☺
	AZIONE 15	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹	☺☺
	AZIONE 16	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹	☺☺
	AZIONE 17	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹	☺☺
	AZIONE 18	☹	☹	☹	☹	☹	☹☹	☹	☹	☹	☺	☹	☹	☹

### Azione n. 15: Riqualificazione della S.R. 463

Non sono previsti interventi specifici ma genericamente si possono intendere come interventi di fluidificazione del traffico e di messa in sicurezza (adeguamenti di intersezioni e contenuti allargamenti in sede ove possibile per garantire la sezione C1 – allargamenti della sezione stradale al max di 2 metri).



Descrizione tematica ambientale	Effetto	Effetto complessivo
<b>CAMBIAMENTI CLIMATICI</b>		☹️
Pioggia cumulata	☹️	
Temperatura Media	☹️	
Emissioni CO2	☹️	
<b>QUALITA' DELL'ARIA</b>		☹️
Biossido di zolfo	☹️	
Biossido di azoto	☹️	
Monossido di carbonio	☹️	
Ozono	☹️	
Particelle sospese PM10 PM2.5	☹️	
Benzene	☹️	
idrocarburi policiclici aromatici (IPA)	☹️	
Metalli pesanti	☹️	
<b>QUALITA' DELLE ACQUE</b>		☹️
Indice TRIX per l'ambiente marino	☹️	
Qualità chimico-fisiche per le acque di transizione	☹️	
Classe LIM, Classe IBE, stato ecologico e stato ambientale per i fiumi	☹️	
Qualità delle acque sotterranee	☹️	

Descrizione tematica ambientale	Effetto	Effetto complessivo
<b>SUOLO</b>		☹️
Usa del suolo	☹️	
Impermeabilizzazione del suolo	☹️	
Siti contaminati – numero procedimenti	☹️	
<b>INQUINAMENTO ACUSTICO</b>		☹️
Mappature acustiche	☹️	
<b>RIFIUTI</b>		☹️
Produzione di rifiuti urbani	☹️	
Raccolta differenziata	☹️	
<b>ENERGIA</b>		☹️
Consumi energia elettrica	☹️	
Bilancio energia elettrica	☹️	
Impianti di produzione di energia elettrica per tipo	☹️	
Consumi per settore merceologico e provincia	☹️	
<b>TRASPORTI</b>		☹️
Rete stradale per tipo di strada	😊	
Parco veicolare per categoria e provincia	☹️	
Rete ferroviaria	☹️	
Movimento merci nei porti	☹️	
Quantità di merci che possono costituire un maggior rischio per l'ambiente marino	☹️	
Grado di motorizzazione	☹️	
<b>TRAFFICO</b>		😊
Transiti ferroviari merci ai valichi di confine	☹️	
Movimento aeromobili nell'aeroporto di Ronchi dei Legionari	☹️	
Transiti medi giornalieri dei veicoli sulla rete autostradale	☹️	
Incidenti stradali e relativo esito per provincia	😊😊	
Volume di traffico totale	😊	
<b>RADIAZIONI</b>		☹️
Concentrazione media di radon	☹️	
Concentrazione CS-137 nei sedimenti	☹️	
<b>POPOLAZIONE E SALUTE</b>		☹️
Tasso demografico generico per 1000 abitanti	☹️	
Popolazione residente e superficie per comune	☹️	
Speranza di vita alla nascita	😊	

Descrizione tematica ambientale	Effetto	Effetto complessivo
<b>NATURA E PAESAGGIO E BIODIVERSITA'</b>		☹️
Valore ecologico	☹️	
Fragilità ecologica	☹️	
Principali tipi di habitat presenti nei SIC	☹️	
Stato di conservazione dei SIC	☹️	
Grado di frammentazione	☹️	
<b>INDUSTRIA E COMMERCIO</b>		😊😊
Tasso di crescita delle imprese	😊	
Imprese dell'industria e dei servizi per classe di addetti e provincia	😊	
Importazioni esportazioni e saldo commerciale per provincia	😊😊	
Importazioni esportazioni, paesi di origine e destinazione	😊😊	
<p><b>NOTE:</b>  Gli indicatori relativi alla tematica ambientale "aria" sono stati valutati considerando l'effetto indiretto derivante dalla circolazione dei veicoli.  L'indicatore "speranza di vita alla nascita" è stato valutato positivamente in quanto l'attuazione dell'intervento garantisce più elevati standard di sicurezza.  Pur non caratterizzando l'indicatore "mappatura acustica", per mancanza di rilievi, si ritiene che l'intervento in esame possa incidere sulla tematica "inquinamento acustico" e pertanto a livello complessivo l'effetto viene valutato negativamente.</p>		
<b>Misure previste per impedire, ridurre o compensare eventuali impatti negativi</b>		
<p>Nella progettazione si tengano in considerazione l'aspetto paesaggistico e l'inquinamento acustico, si valuti l'opportunità di realizzare delle opere a verde per migliorare l'inserimento paesaggistico, di prevedere eventuali sottopassi faunistici e prevedere sistemi destinati alla raccolta ed al trattamento delle acque provenienti dalle aree stradali e dalle aree di pertinenza. Inoltre vengano previsti dispositivi di mitigazione degli impatti, quali ad esempio barriere acustiche, antinquinamento da spargimenti e similari ecc., ed il dimensionamento delle opere tenga in considerazione il consumo di territorio. Si ritiene opportuno, in conformità agli obiettivi di sostenibilità ambientale, considerare il risparmio della risorsa "suolo" in quanto non rinnovabile. A tal fine si suggerisce l'applicazione del criterio fondamentale di equilibrio tra fabbisogni (approvvigionamento) ed esuberi (smaltimento) per massimizzare il riutilizzo dei materiali scavati.</p>		
<b>Valutazione degli scenari alternativi</b>		
<p>L'alternativa di non realizzare l'opera (alternativa zero) comporta una diminuzione dell'aspetto relativo alla sicurezza stradale. Sotto il profilo della circolazione appare quindi opportuno optare per la realizzazione dell'intervento.</p>		
<b>Indicatori di monitoraggio</b>		
<p>Per il monitoraggio si dovrà considerare in particolar modo fattori inquinanti quali rumore, inquinamento atmosferico e contaminazione delle acque superficiali e sotterranee.</p>		

**La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.**

Rispetto quanto già introdotto e previsto nel PRGC vigente si può affermare che la presente variante, attraverso degli interventi di messa in sicurezza della viabilità e di promozione della mobilità lenta, risulta pertinente con il programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali e promuove lo sviluppo sostenibile.

### **Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma.**

Si può affermare che la presente variante non altera il sistema ambientale comunale, ma ne consente una valorizzazione sostenibile.

### **La rilevanza del piano o del programma 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)**

Si può affermare che l'approvazione della presente variante non è rilevante rispetto alle previsioni di altri piani e programmi.

## **8.2 Caratteristiche degli impatti e delle aree interessate**

### **Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti.**

Si prende atto che ogni modifica urbanistica di ambiti naturali anche se minima può generare effetti sui caratteri ambientali.

Considerato che la modifica effettuata è localizzata in un ambito urbano si ritiene di analizzare sinteticamente gli impatti che potrebbero derivare dall'attuazione del progetto di variante:

*Aria*: il progetto di variante non avrà alcun impatto dal punto di vista dell'aria.

*Acque e sottosuolo*: la variante non avrà impatto;

*Uso del suolo*: il progetto di variante comporta un limitato uso del suolo;

*Fattori climatici*: non si rileva alcun effetto significativo.

*Flora, fauna ecosistemi*: non si rileva alcun effetto significativo.

*Biodiversità*: non si rileva alcun effetto significativo.

*Paesaggio*: non si rileva alcun effetto significativo, salvo l'alterazione dell'impianto storico del centro abitato, con demolizione di vecchi edifici privati fatiscenti.

*Patrimonio storico e culturale ai sensi D.Lgs. 42/2004*: non si rileva alcun effetto negativo sul patrimonio storico.

*Salute umana*: non si rileva alcun rischio per la salute umana.

*Popolazione*: non si rileva alcuna ricaduta negativa.

Si può affermare pertanto che la variante non ha impatti negativi sull'ambiente naturale, anche il lieve consumo di suolo viene compensato dai benefici e dalla pubblica utilità.

### **Carattere cumulativo degli impatti.**

La variante non avrà impatti cumulativi con altri interventi, salvo l'espansione dei percorsi ciclabili.

### **Natura transfrontaliera degli impatti.**

Si può affermare che la presente variante non produce effetti di natura transfrontaliera.

### **Rischi per la salute umana o per l'ambiente**

Si può affermare che l'attuazione della presente variante non produrrà rischi sulla salute umana e sull'ambiente.

### **Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)**

Si può affermare che la presente variante non produce impatti negativi.

### **Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:**

- **delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale:**

L'area subirà alterazioni alla morfologia dell'abitato con la demolizione di vecchi edifici privati.

- **del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;**

Si ritiene che le caratteristiche della presente variante non varino i livelli di qualità ambientale se non migliorandoli ed inoltre l'utilizzo del suolo sarà limitato e finalizzato al miglioramento della sicurezza del traffico e dell'attuale rete ciclabile.

### **Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale**

L'attuazione della Variante non produrrà effetti sulle aree protette a livello nazionale, comunitario o internazionale. Il territorio non è interessato direttamente da SIC e ZPS, né gli interventi in centro abitato potranno avere relazione con i siti protetti.

## **9 CONCLUSIONI**

Sulla base delle considerazioni sopra esposte, tenendo conto dei criteri di cui all'allegato I del d.lgs. 152/2006, considerato che:

- la natura e l'estensione dell'area interessata dalla variante è limitata,
- l'attuazione della variante è finalizzata alla messa in sicurezza della viabilità esistente e alla realizzazione di percorsi percorribili in bicicletta e a piedi,

**si valuta che il la Variante N. 21 al PRGC non produca impatti significativi sull'ambiente.**

si ritiene non necessaria l'assoggettabilità alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

In ogni caso la valutazione è prerogativa dell'Autorità Competente

Udine, 05 Dicembre 2022

Progettista:

ing. Andrea Cocetta

