

STUDIO TECNICO

Giuseppe GARBIN

Dott. in Architettura

Dott. in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica

33052 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)

Via Mons.Faidutti n.4

Tel e fax 043 1/33971

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

PROVINCIA DI GORIZIA

COMUNE DI VILLESSE



INTERVENTI PER LA PROMOZIONE DELLA NUOVA MOBILITA' CICLISTICA SICURA E DIFFUSA L. R. n. 23 febbraio 2018 n. 8 e ss.mm.ii.)

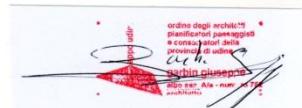
Art.9-PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA COMUNALE “BICIPLAN”

- Elab. B.

- VALUTAZIONE ASPETTI PAESAGGISTICI (D.P.C.M. 12.12.2005)**
- VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

Verifica di assoggettabilità (Allegato I-D.Lgs.n.4 del 16 gennaio 2008)

PROGETTISTA
dott. arch. Giuseppe Garbin



Cervignano li, 05 maggio 2021

Collaboratore: geom Tiziana Zampar

PREMESSA:

Dall'inizio degli anni '80 ad oggi, sul territorio nazionale le iniziative per la progettazione ed attuazione di infrastrutture ciclabili sono state promosse spontaneamente dai Comuni.

Seppur in modo non coordinato tra loro da Piani sovracomunali le prime sporadiche iniziative tendevano a perseguire obiettivi di:

- a) tutela dei ciclisti abituali.
- b) favorire l'acquisizione di "nuove fasce d'utenza alla "MODALITA' "ciclistica .
- c) favorire la "riqualificazione ambientale" di aree urbane o naturali di pregio.

In queste prime spontanee iniziative le Amministrazioni Comunali hanno operato con risorse proprie, alcune secondo progetti di rete e molte altre per singoli tratti.

Tuttavia le realizzazioni non sono andate oltre la prima fase sperimentale risultando oltremodo oneroso per i Comuni operare senza un quadro di Leggi di finanziamento e direttive tecniche in un settore della viabilità e traffico in cui in Italia c'è scarsa esperienza.

La legislazione statale ha introdotto un primo elemento di novità con la Legge 28/06/1991 n.208 che prevedeva finanziamenti per itinerari ciclabili, specie nelle Città maggiori, puntando al decongestionamento del traffico ed allo scambio intermodale.

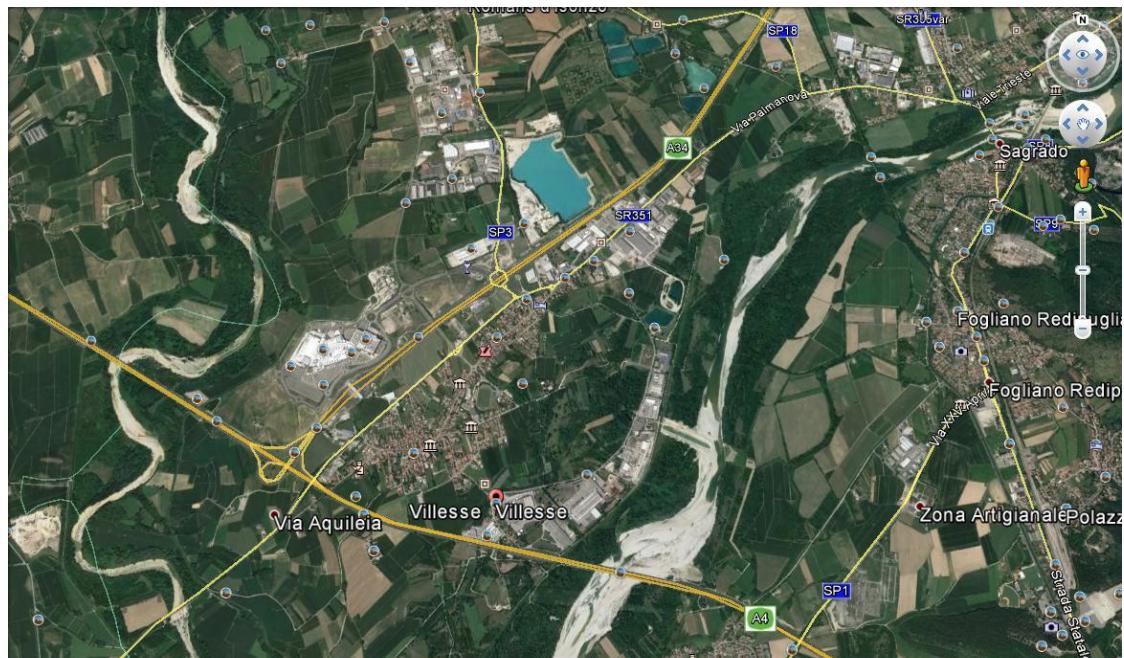
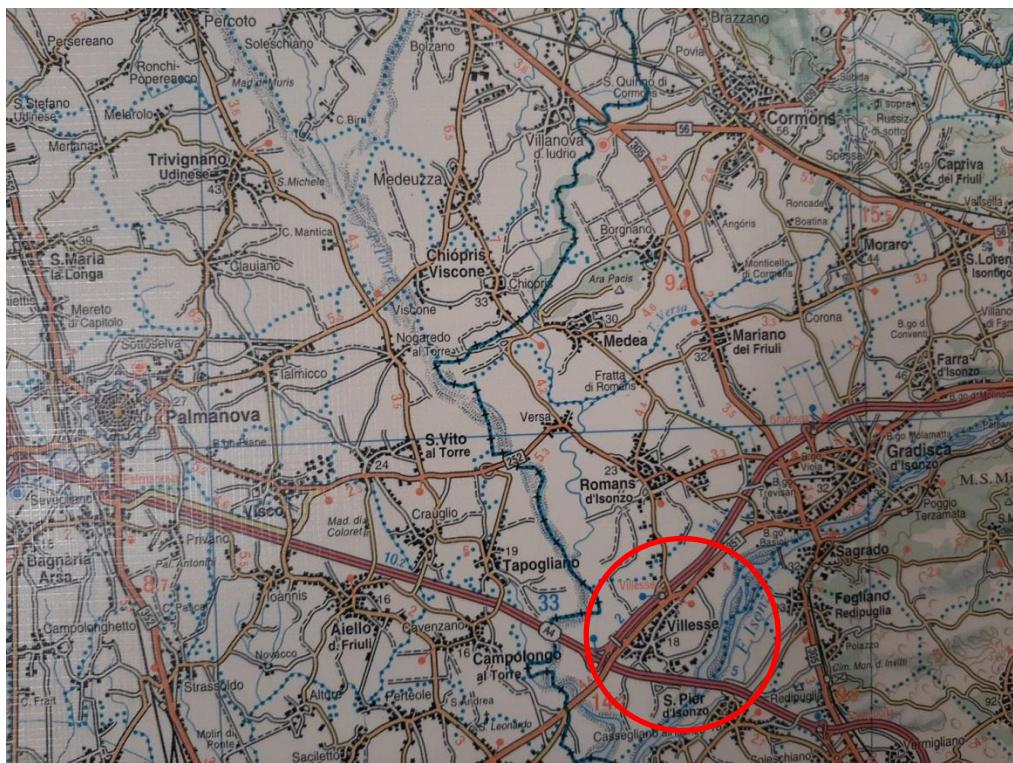
Anche lo Stato è intervenuto sul versante ciclistico ed ha emanato la Legge 19 ottobre 1998 n°366 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" prevedendo finanziamenti alle Regioni in base a programmi e progetti che queste debbono presentare al Ministero dei Trasporti e della Navigazione e, con Decreto n°557 del 30/11/1999 (G.U. n°225 del 26/09/2000) ha definito (Regolamento) le caratteristiche tecniche delle Piste Ciclabili.

La Regione Autonoma Friuli V.Giulia, ha emesso la L.R. n. 8 del 23 febbraio 2018 "Interventi per la promozione della nuova mobilità sicura e diffusa" con la finalità di migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e del paesaggio nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile.

La Legge ha come obiettivi l'incremento dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto e quello dei flussi cicloturistici che interessano la regione, sia trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari (particolarmente nelle aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni), con azioni volte a favorire spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro, contenendo, da un lato, l'impatto ambientale e promovendo, dall'altro, nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica delle prevenzione della salute, nonché di una miglior fruizione del territorio.

L'art. 9 della L.R. 08/2018 prevede la predisposizione del BICIPLAN quale piano di settore che, provvedere a riordinare e riqualificare le infrastrutture ed i servizi esistenti, con particolare attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche del territorio collegando le tratte spezzate non solamente nel territorio comunale, ma integrandosi con le reti delle ciclovie di interesse regionale.

L'Amministrazione Comunale di VILLESSE con Determinazione del 07/09/2020 n. 318 ha affidato allo scrivente la redazione del BICIPLAN.



STUDIO TECNICO
GIUSEPPE GARBIN
dott. in architettura
dott. in pianificazione territoriale ed urbanistica
Via Mons.Faidutti n. 4
CERVIGNANO DEL FRIULI
Tel e fax 0431/33971
e-mail. giuseppegarbin@libero.it

**COMUNE DI VILLESSE
REDAZIONE DEL BICIPLAN**

Oggetto: Relazione inerente ai S.I.C.- Siti di importanza comunitaria di cui alla Direttiva 92/43/CEE.

Il sottoscritto dott. arch. Giuseppe Garbin, in qualità di estensore del BICIPLAN, in relazione all'oggetto,

Premesso :

- a) Che la Direttiva CEE 92/43/CEE recepita dall'Italia con DPR 08/09/1997, n. 357, prevede che formino oggetto di opportuna valutazione di incidenza sul sito di importanza comunitaria i piani (o progetti) non direttamente connessi o necessari alla gestione del sito che possono avere, singolarmente o congiuntamente ad altri piani (o progetti), incidenze significative sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.
- b) Che la Commissione Europea nella pubblicazione “ La Gestione dei siti della rete Natura 2000- Guida all’interpretazione dell’art. 6 della Direttiva Habitat 92/43/CEE, al punto 4.4” Come determinare se un piano o progetto possa avere incidenze significative, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti” precisa i criteri di valutazione.
- c) Che con nota prot. PT/12095 /4.213 dd. 02/10/2002, la Direzione Regionale dell’Ambiente-Servizio per la valutazione di impatto ambientale, è stato determinato che la “ valutazione d’incidenza deve essere acquisita dall’autorità competente al rilascio dell’approvazione definitiva del piano o progetto preventivamente alla loro approvazione”.

Considerato che:

- Nel territorio del Comune di VILLESSE NON vi sono siti di importanza e di interesse comunitario (SIC) e le aree più prossime sono costituite dalla Zona di Protezione speciale Aree carsiche della Venezia Giulia (IT3341002), coincidente con la Zona Speciale di Conservazione Carso triestino e goriziano (IT3340006) e dalla Zona Speciale di Conservazione - Colledi Medea (IT3330002).e sono distanti all’area d’intervento.

- l’oggetto del Piano di Settore è quella dello della definizione di una piano per la mobilità ciclistica

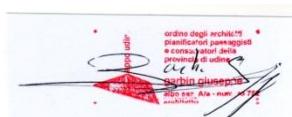
D I C H I A R A

Che le previsioni del BICIPLAN NON HANNO EFFETTI sui siti di importanza comunitaria.

Cervignano li, 05 maggio 2021

IL PROGETTISTA

Dott.arch. Giuseppe Garbin



PIANO REGIONALE DEL PAESAGGIO:

Valutazioni sul rispetto delle indicazioni del Piano Regionale del Paesaggio:

Premessa:

IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE indica:

art.1 : (Finalità e principi)

1. Il Piano paesaggistico regionale (PPR), con riferimento all'intero territorio regionale, ne riconosce la struttura territoriale, gli aspetti e i caratteri derivanti dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni, e definisce gli indirizzi strategici volti alla tutela, alla valorizzazione, al ripristino e alla creazione di paesaggi al fine di orientare e armonizzare le sue trasformazioni.

2. Il PPR è improntato ai principi di sviluppo sostenibile, uso consapevole del territorio, minor consumo del suolo, salvaguardia dei caratteri distintivi dei valori identitari del paesaggio e promuove i valori espressi dai diversi contesti che lo costituiscono.

art.8:(obiettivi di qualità del paesaggio)

1. La normativa del PPR, in funzione del livello di integrità, di permanenza e rilevanza dei valori paesaggistici riconosciuti al territorio riportati specificatamente nelle schede d'ambito di cui al Titolo I - Capo I, nella normativa delle singole dichiarazioni di notevole interesse pubblico di cui al Titolo II - Capo II e nella normativa di cui al Titolo II - Capo III per i beni paesaggistici di cui all'articolo 142 del Codice, individua gli obiettivi di tutela e miglioramento della qualità del paesaggio da attribuire a ciascuno di essi e all'intero territorio considerato.

2. Gli obiettivi della parte statutaria del PPR sono:

a) assicurare che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto, salvaguardato, pianificato e gestito in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che lo costituiscono coinvolgendo i soggetti e le popolazioni interessate;

b) conservare gli elementi costitutivi e le morfologie dei beni paesaggistici sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi, nonché delle esigenze di ripristino dei valori paesaggistici;

c) riqualificare le aree compromesse o degradate;

d) salvaguardare le caratteristiche paesaggistiche del territorio considerato, assicurandone, al contempo, il minor consumo di suolo;

e) individuare le linee di sviluppo urbanistico ed edilizio dell'ambito territoriale, in funzione della

loro compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati.

3. Gli obiettivi della parte strategica del PPR sono:

- a) mettere il paesaggio in relazione con il contesto di vita delle comunità, con il patrimonio culturale e naturale, considerandolo quale fondamento della identità;
- b) individuare, conservare e migliorare i patrimoni naturali, ambientali, storici e archeologici, gli insediamenti e le aree rurali per uno sviluppo di qualità della regione;
- c) contrastare la perdita di biodiversità e di servizi ecosistemici;
- d) perseguire la strategia di “consumo zero” del suolo;
- e) conservare la diversità paesaggistica contrastando la tendenza all’omologazione dei paesaggi;
- f) tutelare e valorizzare dal punto di vista paesaggistico le reti e le connessioni strutturali regionali, interregionali e transfrontaliere;
- g) indirizzare i soggetti operanti a vari livelli sul territorio alla inclusione del paesaggio nelle scelte pianificatorie, progettuali e gestionali.

4. Gli obiettivi di qualità paesaggistica afferiscono alla salvaguardia, alla conservazione, al governo delle trasformazioni e alla realizzazione di nuovi paesaggi, attuati con strategie coerenti con i caratteri identitari dei luoghi.

5. Gli obiettivi di qualità paesaggistica, ai sensi dell’articolo 143, comma 1, lettera i) del Codice, sono declinati nelle “Schede degli Ambiti di paesaggio”, nell’”Abaco dei morfotipi” e nell’”Abaco delle aree compromesse e degradate”.

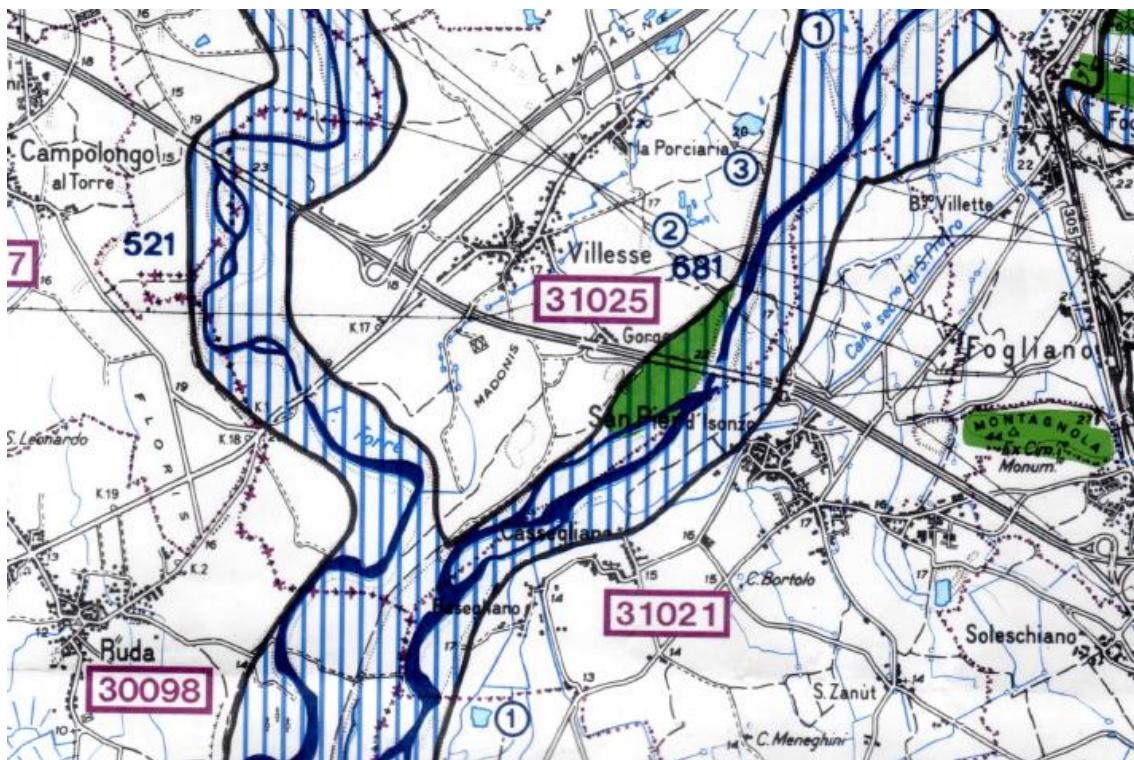
Nel caso specifico, considerato che il presente “Piano di Settore” denominato BICIPLAN non è finalizzata all’adeguamento dello strumento urbanistico al Piano Paesaggistico Regionale e non rientra con quanto indicato “non ammissibile”

si può affermare

che quanto previsto nel Piano di Settore denominato BICIPLAN è coerente con le NTA del Piano Paesaggistico Regionale e risponde gli indirizzi del Piano Paesaggistico Regionale .

VALUTAZIONE ASPETTI PAESAGGISTICI (D.P.C.M. 12.12.2005)

- La Carta regionale delle "Zone sottoposte a vincolo paesaggistico" (L.1497/39 - L. 431/85 - L.R. 52/91) evidenzia presenza di importanti ambiti naturalistici di notevole pregio per la varietà di essenze autoctone presenti, quali l'ambito del Fiume Isonzo e del Torrente Torre.



 **TERRITORI COPERTI DA FORESTE E DA BOSCHI**



ZONE UMIDE



ZONE VINCOLATE DALLA LEGGE 1497/1939

ALTRI ELEMENTI PAESAGGISTICI DI RILIEVO



VILLE, GIARDINI, PARCHI IN AREE EX LEGE 431/85



EVIDENZE ARCHEOLOGICHE PUNTUALI



ZONA ARCHEOLOGICA DI AQUILEIA

La presente relazione fa riferimento all'applicazione del DPCM. 12712/2005 per ciò che riguarda i beni tutelati ai sensi della parte Terza del D.Lgs. n.42/04.

Il Piano di Settore denominato BICIPLAN oggetto della presente Relazione, in linea generale, interviene a notevole distanza da aree vincolate ma, ciò nonostante appare opportuno un esame puntuale del rapporto tra le previsioni di detto strumento di pianificazione e gli aspetti paesaggistici ed ambientali.

La modifica agli elaborati di Piano che può, in qualche modo, interagire su aree di interesse paesaggistico può essere così descritta:

USO ATTUALE DEL SUOLO: aree urbane, periurbane ed adiacenti ad aree residenziali, aree agricole e limitrofe a corsi d'acqua..

CONTESTO PAESAGGISTICO DELL'INTERVENTO E / O DELL'OPERA: aree urbane, periurbane ed adiacenti ad aree residenziali, aree agricole , limitrofe a corsi d'acqua e boscate.

MORFOLOGIA DEL CONTESTO PAESAGGISTICO: pianura e collina

UBICAZIONE DELL'OPERA E / O DELL'INTERVENTO: Vedi planimetrie di progetto

PRESENZA DI AREE TUTELATE PER LEGGE (art. 142 del D.Lgs. n. 42/2004):

aree poste a meno di 150 da corsi d'acqua (Torrente Torre e Fiume Isonzo

NOTE DESCrittive DELLO STATO ATTUALE DELL'IMMOBILE O DELL'AREA TUTELATA:

DESCRIZIONE DELLA PREVISIONE URBANISTICA

Definizione di un sistema di sviluppo della viabilità ciclabile al fine del coordinamento dei successivi interventi realizzativi.

MOTIVAZIONE DELLE SCELTA ED EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA :

Il BICIPLAN ha l'obiettivo di incentivare l'uso della bicicletta da parte della popolazione locale come mezzo per gli spostamenti quotidiani (specie per i percorsi "Casa/Lavoro" e "Casa/Scuola") mediante l'incremento e/o miglioramento della rete ciclabile esistente, la riduzione dei rischi legati all'incidentalità pianificando gli interventi volti all'aumento della sicurezza per i ciclisti (e pedoni) e mediante azioni di sensibilizzazione della popolazione all'uso del mezzo bicicletta.

Un altro importante obiettivo è quello di creare una rete di percorsi finalizzati alla valorizzazione del territorio al fine della sua fruizione turistica da parte dei visitatori da fuori.

MITIGAZIONE DELL'IMPATTO DELL'INTERVENTO:

Non sono previsti, in questa fase, interventi mitigativi che saranno, eventualmente oggetto di valutazione in fase di progettazione attuativa



Area golendale del Fiume Isonzo

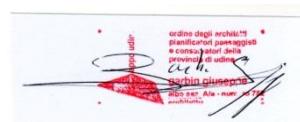


Torrente Torre

Da quanto sopra si può affermare che le previsioni del Piano di Settore denominato BICIPLAN siano tali da non comportare, sia dal punto di vista puntuale che complessivo, incidenze negative sul paesaggio

Cervignano li, 05 maggio 2021

Il PROGETTISTA dott. arch. Giuseppe Garbin



VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Verifica di assoggettabilità della predisposizione di Piano di Settore denominato BICIPLAN

Allegato I-D.Lgs.n.4 del 16 gennaio 2008

DOCUMENTO DI VERIFICA

Il presente fascicolo costituisce elaborato ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS della proposta di piano di settore denominato BICIPLAN del comune di **VILLESENSE (GO)**. La Verifica ha lo scopo di valutare in modo esaustivo le caratteristiche del BICIPLAN, considerando le peculiarità degli impatti ambientali derivanti dalla sua attuazione e delle aree potenzialmente coinvolte da essi.

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, prevista a livello europeo, recepita e regolamentata a livello nazionale e regionale, è un processo di precauzione basato sul concetto di sviluppo sostenibile e atto alla valutazione dei possibili effetti sull'ambiente derivanti dall'adozione e dall'attuazione di piani e programmi.

La proposta di Piano viene sottoposta a procedura di Valutazione Ambientale in base alla Direttiva comunitaria 2001/42/CE del 27 giugno 2001 in materia di V.A.S., recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006 s.m.i., Testo Unico Ambiente, che all'art. 6 specifica i piani da sottoporre a VAS, e all'art. 12 norma la verifica di assoggettabilità a VAS, detta anche fase di screening.

In base a quanto specificato nel D.Lgs 152/2006, la VAS riguarda tutti i piani e programmi (P/P) di intervento sul territorio ed è preordinata a garantire che gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti P/P siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione (art. 4).

I P/P soggetti alla VAS sono quelli di cui all'art. 6 (oggetto della disciplina), che riguardano i settori agricolo, forestale, energetico, della pesca, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale e della destinazione dei suoli e che costituiscono quadro di riferimento per la realizzazione di interventi soggetti alla VIA.

Per altri P/P o in caso di modifiche non sostanziali di quelli soprannominati, si deve condurre una fase di verifica preventiva per stabilire la necessità o meno di sottoposizione a VAS del P/P in esame. La VAS si esplica prima dell'approvazione del P/P e si conclude con un giudizio di compatibilità ambientale emesso dall'autorità competente per la valutazione.

Si ricorda come, in assenza di specifiche norme regionali, il sopracitato Decreto 152/2006, come agg. dal 128/2010, abbia completamente sostituito le precedenti norme in materia di VAS indicate dalla L.R. 11/2005 *“Disposizioni per l’adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall’appartenenza dell’Italia alle Comunità Europee”*. Come contributo al Decreto nazionale, l’art 4 della Legge Regionale 16/2008 del Friuli Venezia Giulia “Omnibus” al comma 3 stabilisce che *“l’autorità competente (la Giunta comunale) valuta, sulla base della presente relazione allegata al piano 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”*, come da modifiche dall’art. 35 della L.R. 13/2009 e dall’art. 3 comma 25 della L.R. 24/2009 (Legge finanziaria 2010).

La Regione FVG ha inoltre promulgato nel 2015 il DGR numero 2627, che contiene gli indirizzi definitivi e generali per i processi di VAS concernenti piani e programmi la cui approvazione compete alla Regione, agli enti locali e agli altri enti pubblici della Regione FVG.

Procedura operativa

Riferimento per la stesura del presente elaborato sono state le indicazioni contenute nella Direttiva e nel Decreto di recepimento, e nei rispettivi allegati, nello specifico l’Allegato II della direttiva 2001/42/CE e l’Allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. che definiscono le specifiche per l’elaborazione del Documento di Sintesi (ovvero Verifica di Assoggettabilità) della proposta di BICIPLAN nel comune di **VILLESSE**.

Per gli aspetti metodologici di analisi e valutazione, si è fatto riferimento alle principali linee guida in materia di VAS emerse a livello regionale, nazionale ed internazionale, sia precedenti all’approvazione della Dir. CE/42/2001, sia successive, ovvero, in via indicativa e non esaustiva:

- *Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell’Unione europea*, Commissione europea, DG XI, 1998;
- *Linee guida per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS): Fondi strutturali 2000-2006*, All. 2 al Supplemento al mensile del Ministero dell’Ambiente “L’ambiente informa” n. 9, 1999;
- *Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull’ambiente*, Studio DG Ambiente CE, 2004;

Il presente documento è redatto sulla base dei criteri individuati dall'allegato I del D. Lgs. n. 4 del 16 agosto 2008 e tiene conto della documentazione di cui alle Varianti al vigente Piano Regolatore generale Comunale di **VILLESSE** (GO) e della allegata documentazione:

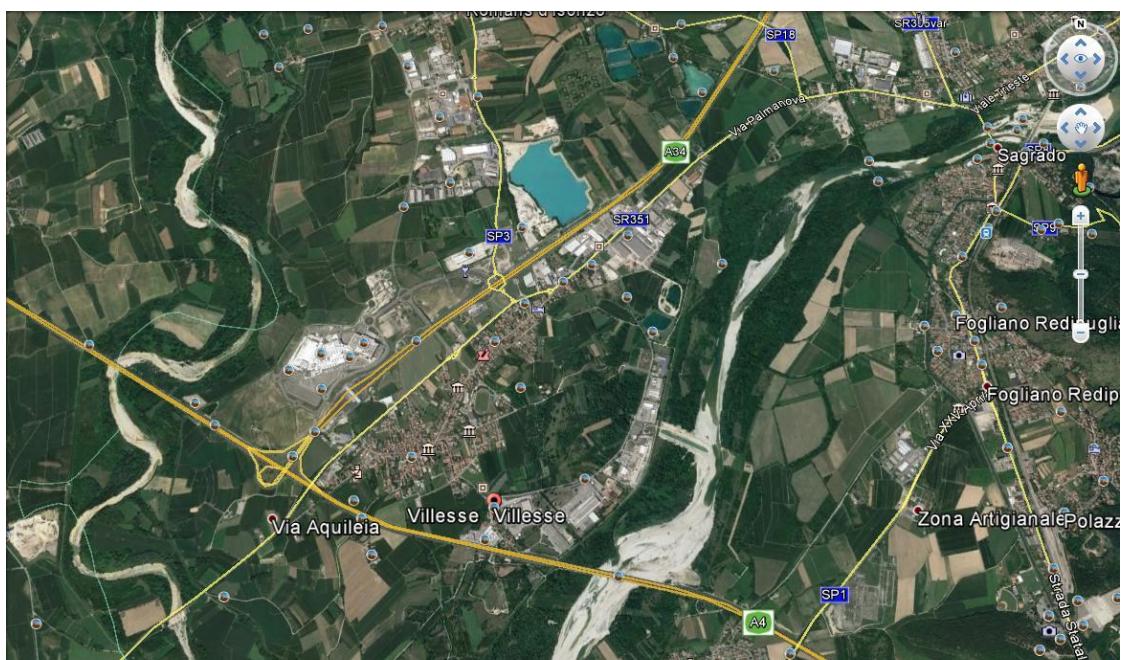
- Relazione Illustrativa ;
- Tavole di progetto del BICIPLAN

Come indicato dall'allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., i contenuti della Verifica di Assoggettabilità, o fase di screening, vertono solo sulle componenti ambientali effettivamente interessate dalle modifiche introdotte dal BICIPLAN e vengono al contrario escluse dalla Verifica le analisi delle caratteristiche del territorio che sono oggettivamente non interessate dalle modifiche introdotte dallo strumento di pianificazione di settore denominato BICIPLAN.

1. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGETTABILITA' DI PIANI E PROGRAMMI

1.1 Caratteristiche del Piano di Settore denominato BICIPLAN

- Individuazione cartografica del comparto in relazione al contesto;



Il Comune di **VILLESSE** , non presenta al suo interno ambiti di tutela comunitaria appartenenti alla rete Natura 2000, quali Zone di Protezione Speciale (ZPS) o Zone Speciali di conservazione (ZSC), istituite ai sensi delle Direttive 09/147/CEE "Uccelli" e 92/43/CEE "Habitat".

I siti più prossimi ai confini amministrativi sono costituiti dalla Zona di Protezione speciale Aree carsiche della Venezia Giulia (IT3341002), coincidente con la Zona Speciale di Conservazione Carso triestino e goriziano (IT3340006) e dalla Zona Speciale di Conservazione – Colle di Medea (IT3330002).

Zona Speciale di Conservazione Carso triestino e goriziano (IT3340006)

Caratteristiche del sito

Si tratta di un'area tipicamente carsica, con rilievi di tipo collinare (la cima più alta è il M. Coccusso con 670 m s.l.m.) con presenza di numerose doline e fenomeni carsici epigei ed ipogeici. Nella zona orientale è localizzata una valle fortemente incisa dal torrente Rosandra, unico corso d'acqua epigeo del Carso italiano, attraversata da una faglia che porta a contatto calcari e flysch. Qui vi sono anche vaste aree rupestri e ghiaioni termofili, sui quali si rinviene l'associazione endemica ad impronta illirico-balcanica a *Festuca carniolica* e *Drypis spinosa* ssp. *jacquiniana*. Nel tratto costiero tra Sistiana e Duino vi sono falesie calcaree con relativa inaccessibilità al mare e brevi tratti di macereti calcarei ricchi in elementi mediterranei. Nella zona di contatto tra il Carso e la pianura alluvionale dell'Isonzo si trova il corso terminale del fiume Timavo, che rappresenta un fenomeno idrogeologico di rilevanza internazionale. Esso infatti nasce in territorio sloveno e dopo alcuni chilometri si inabissa per riaffiorare in territorio italiano nei pressi di S. Giovanni al Timavo e per sfociare in mare dopo alcune centinaia di metri. Nel sito è incluso un lembo (Lisert) caratterizzato da sistemi alofili acquatici e palustri.

Nella porzione più occidentale del sito vi sono inoltre due grandi depressioni carsiche parzialmente riempite dai laghi di Doberdò e Pietrarossa e separate da una dorsale calcarea. Essi costituiscono l'unico esempio di sistema di specchi lacustri carsici, alimentati da sorgenti sotterranee e suscettibili di notevoli variazioni del livello dell'acqua. Questi fanno parte di un più ampio sistema idrologico cui appartengono anche la contigua area di Sablici, ove si trovano begli esempi di boschi palustri, e le zone di risorgenza delle "Mucille". Il sito è attraversato da una rete stradale e ferroviaria ed è vicino a numerosi nuclei abitati.

È anche intensa la frequentazione per attività ludiche e sportive.

1.2 ZSC – Colle di Medea

Per tale sito sono in vigore dal 25/04/13 le misure di conservazione specifiche (MCS) aggiornate dei 24 SIC della regione biogeografica alpina della rete Natura 2000 approvate con DGR n. 726 del 11/04/2013. Dal 08/11/2013 il sito è stato designato ZSC: zona speciale di conservazione.

Caratteristiche del sito

Il sito include il versante meridionale di un rilievo calcareo, circondato da una piana alluvionale. Esso rappresenta l'ultimo lembo isolato del Carso Isontino e presenta notevoli esempi di vegetazione termofila mediterraneo-illirica sia pascoliva (landa carsica) sia cespugliosa. Nel sito si trova il limite settentrionale di distribuzione di numerose specie termofile

. Viste le distanze significative che intercorrono tra l'ambito territoriale interessato dalla Variante generale e le aree di tutela, si può escludere l'incidenza delle azioni della stessa sui siti naturalistici individuati nell'area vasta.

Tra i beni paesaggistici presenti in Comune di **VILLESSE** , tutelati ai sensi dell'art 142 del D.Lgs 42/2004 (ex L. Galasso), sono inclusi i corsi d'acqua iscritti nel registro delle acque pubbliche così individuati:

- Torrente Torre
- Fiume Isonzo

All'interno del territorio di **VILLESSE** si può, inoltre, riconoscere la presenza di ambiti dalla significativa valenza ambientale e naturalistica, quali:

- Torrente Torre
- Fiume Isonzo

- **Caratteristiche dimensionali e descrizione dell'intervento;**
Intero territorio comunale con correlazioni con i territori comunali circostanti

- **Finalità del piano:**

Il BICIPLAN ha l'obiettivo di incentivare l'uso della bicicletta da parte della popolazione locale come mezzo per gli spostamenti quotidiani (specie per i percorsi "Casa/Lavoro" e "Casa/Scuola") mediante l'incremento e/o miglioramento della rete ciclabile esistente, la riduzione dei rischi legati all'incidentalità pianificando gli interventi volti all'aumento della sicurezza per i ciclisti (e pedoni) e mediante azioni di sensibilizzazione della popolazione all'uso del mezzo bicicletta.

Un altro importante obiettivo è quello di creare una rete di percorsi finalizzati alla valorizzazione del territorio al fine della sua fruizione turistica da parte dei visitatori da fuori.

Al fine di maggior comprensione degli aspetti sopra descritti si rimanda alla *Relazione illustrativa del Progetto di BICIPLAN* allegata al presente documento.

1.2 Misura in cui il Piano di Settore denominato BICIPLAN comunale 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 proposta del Piano di Settore denomina BICIPLAN è stata concepita al fine di definire strategie pianificatori dello sviluppo della ciclabilità per un miglior uso del territorio senza che vi siano ripercussioni riguardo all'incremento degli impatti ambientali negativi.

Il piano in oggetto, quindi, è stato predisposto al fine di individuare i tracciati delle varie piste ed itinerari ciclabili nelle previsioni, per consentirne, poi, la una coordinata attuazione.

1.3 Misura in cui il Piano di Settore influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati

Il BICIPLAN è stato redatto ai sensi della L. R. n. 23 febbraio 2018 n. 8 e ss.mm.ii.)

1.4 Pertinenza del Piano di Settore denominato BICIPLAN per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile:

la realizzazione pianificata e coordinata della mobilità ciclabile consentirà facili spostamenti in bicicletta dell'area e, consentirà la fruizione di alcune emergenze ambientali particolarmente interessanti nel territorio comunale.

1.5 Problemi ambientali pertinenti alla Piano di Settore denominato BICIPLAN

L'analisi delle indicazioni del Piano di Settore denominato BICIPLAN non rileva particolari problemi dal punto di vista ambientali.

Va detto che tale impatto, comunque, può considerarsi contenuto e comunque rientrante nella condizione di ammissibilità, considerato che si tratta di interventi edilizi limitati.

1.5 Rilevanza del Piano di Settore denominato BICIPLAN per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente

La scala "comunale" del Biciplan è riferita per l'attuazione delle normative comunitarie nel settore dell'ambiente, quali ad esempio la gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque, non ha effetti diretti con tali normative per cui si ritiene che la stessa non sia in contrasto con i criteri per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.

2. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

2.1 Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti

L'attuazione del Piano di Settore denominato BICIPLAN è demandata alla successiva infrastrutturazione dell'ambito ed è costituita dalla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria (PISTE ED ITINERARI CICLABILI)

A seguito dell'approvazione si prevede in 3 anni l'entrata in funzione a pieno regime delle sue potenzialità (pertanto per dare attuazione al comparto sarà necessario ipotizzare diverse fasi:

- fase di redazione delle progettazioni esecutive e delle relative approvazioni di ogni ordine e grado;
- fase di cantiere per la realizzazione delle urbanizzazioni primarie;

2.2 Carattere cumulativo degli impatti

Il piano di settore denominato BICIPLAN, nella sua previsione produce limitati impatti. Trattandosi di uno strumento di pianificazione dello sviluppo della ciclabilità non si ritiene possa provocare effetti negativi e impatti territoriali necessari di attenzione o riconducibili ad un'analisi di dettaglio.

Vista l'entità delle indicazioni sopra ricordate non si ritiene ch'esse possano provocare effetti negativi e impatti di misura territoriale suscettibili di attenzione o riconducibili ad un'analisi di dettaglio e più specificatamente:

Componente	Valutazione	Descrizione effetti
Suolo	==	Vengono individuati e previsti itinerari e piste ciclabili
Acqua	==	La porta delle modifiche introdotte non è tale da individuare criticità nel prelievo di tale risorsa
Aria	==	Trattandosi dell'individuazione di itinerari e piste ciclabili che portano ad un incremento di tale modalità ed il miglioramento degli attuali livelli atmosferici
Biodiversità	==	Gli itinerari e/o piste ciclabili non influiscono su ambiti particolari da salvaguardare.
Paesaggio- Patrimonio culturale	==	Gli itinerari e/o piste ciclabili individuate non intervengono nel merito di considerazioni di carattere paesaggistico né creano interferenze con aspetti rilevanti dal punto di vista paesaggistico e/ o del patrimonio culturale.
Rumore	==	Gli itinerari e/o piste ciclabili individuate non sono tali da indurre incrementi delle sorgenti acustiche ma, anzi, tendono,

		incentivando la modalità ciclistica, ad una loro riduzione.
Popolazione	==	Non sono previsti aumenti della popolazione
Traffico-Viabilità	==	Gli itinerari e/o piste ciclabili individuate non sono tali da indurre incrementi dei livelli di traffico ma, anzi, tendono, incentivando la modalità ciclistica, ad una loro riduzione.
Economia	==	Gli itinerari e/o piste ciclabili individuate ad incentivare l'economia nel settore del ciclo turismo.

2.3 Natura transfrontaliera degli impatti

Il Comune di **VILLESSE** è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale che, indica alcuni percorsi ciclabili ed il Piano di Settore denominato BICIPLAN individua a pianifica lo sviluppo della modalità ciclistica nell'ambito comunale per cui si ritiene che gli impatti imputabili all'attuazione delle successive opere pubbliche siano tali da non avere ricadute transfrontaliere.

2.4 Rischi per la salute umana e per l'ambiente

Le previsioni contenute nel Piano di Settore denominato BICIPLAN non generano rischi alla salute umana o all'ambiente. Gli impatti che potrebbero generarsi sono riconducibili alle fasi iniziali di realizzazione della Piste od Itinerari Ciclabili.

Pertanto, gli impatti relazionabili all'attuazione della Piano di Settore denominato BICIPLAN non sono tali da attivare una valutazione ai fini del presente documento sia per la loro durata sia per la loro bassa significatività degli effetti.

2.5 Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessata)

La realizzazione delle opere previste nel Piano d i Settore denominato BICIPLAN potrà interessare le aree limitrofe e la popolazione residente nel vicinato con impatti collegabili alle attività di cantiere:

Pertanto, gli effetti saranno estesi alla durata del cantiere e l'entità di questi è da ritenersi minima vista la tipologia delle opere in progetto.

2.6 Valore e vulnerabilità dell'area

Per quanto riguarda la fauna, l'area non presenta specie sensibili o di particolare pregio.

(Il contesto urbano e peri- urbano di riferimento, la presenza di viabilità e la costante presenza dell'uomo, segna la presenza di specie faunistiche molto adattabili e molto comuni che non sono soggette a rischio di diminuzione numerica o a particolari elementi di vulnerabilità).

L'ubicazione degli interventi non si sovrappone e non interseca i corridoi ecologici preferenziali utilizzati dalla fauna negli spostamenti e nelle migrazioni.

2.6.1 Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio naturale

Le indicazioni del Piano di Settore denominato BICIPLAN non incidono sulle preesistenti condizioni naturali del territorio comunale e non implicano interventi che possano interferire con aree sensibili o di particolare pregio ambientale.

2.6.2. 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

Elementi di verifica	SI	NO
Sono presenti vincoli di natura paesaggistico ambientale e sono localizzati degli habitat di interesse comunitario,		X
La zona ha valenza territoriale e può costituire ecosistema autoctono;		X
È 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

2.3.2:Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

3. Il Piano di Settore denominato BICIPLAN è previsto all'interno di un territorio comunale che non risulta caratterizzato dalla presenza di aree naturali e paesaggi individuati da direttive comunitarie di tutela ambientale e che non ha effetti diretti su aree di tutela ambientale.

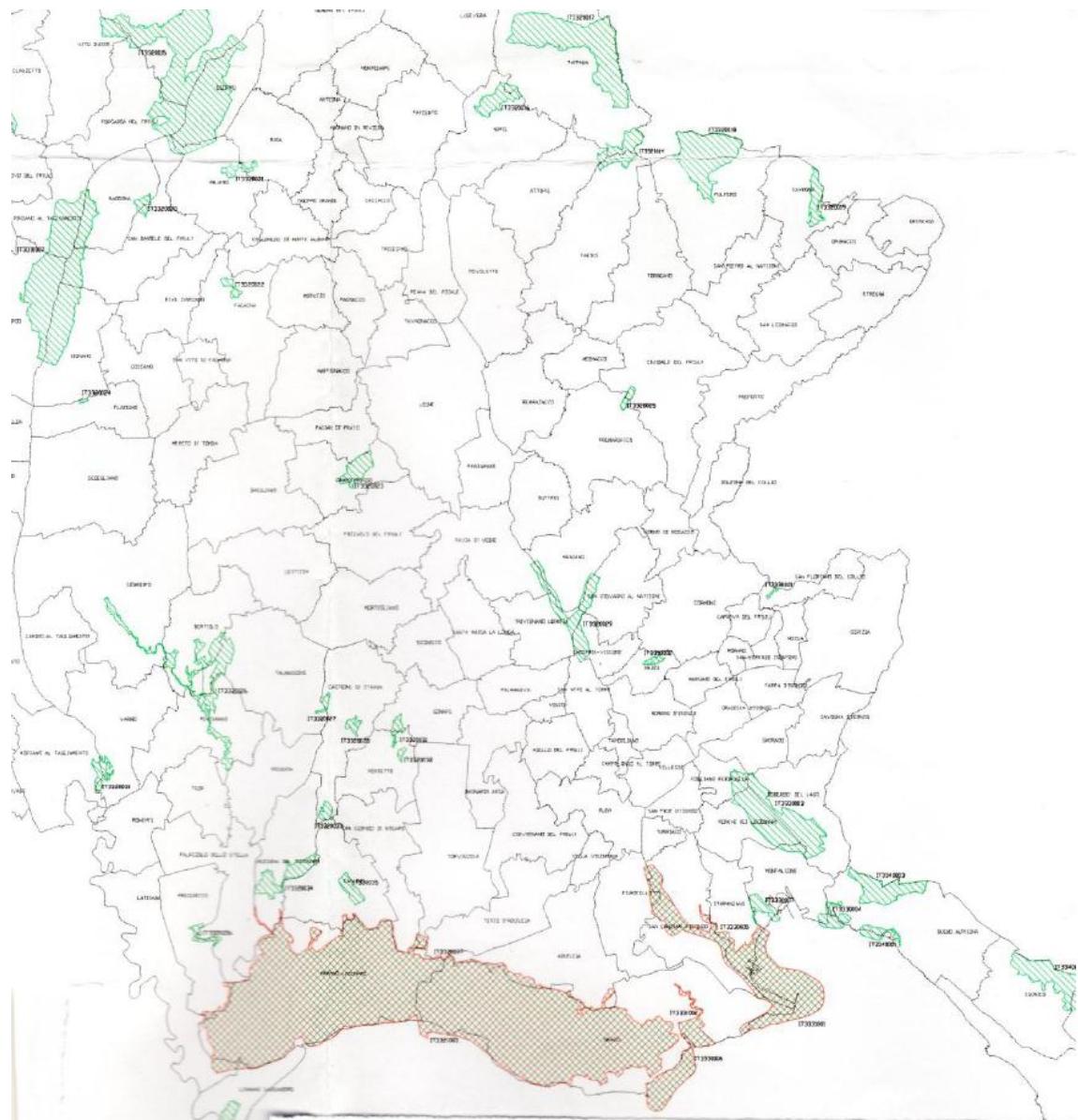
Le opere previste dal BICIPLAN (piste ed itinerari ciclabili) ricadono in aree lontane dal sito di importanza e di interesse comunitario .

I siti più prossimi ai confini amministrativi sono costituiti dalla Zona di Protezione speciale Aree carsiche della Venezia Giulia (IT3341002), coincidente con la Zona Speciale di Conservazione Carso triestino e goriziano (IT3340006) e dalla Zona Speciale di Conservazione – Colle di Medea (IT3330002).

E' opportuno ricordare che la Direttiva 21 maggio 1992 Habitat CEE 92/43, relativa alla conservazione degli Habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatica, si basa sul "principio di precauzione" per le quali gli obiettivi di conservazione dovrebbero sempre prevalere in caso di incertezza.

VERIFICA DEL'INCIDENZA DELLE PREVISIONI DEL PIANO DI SETTORE DENOMINATO "BICIPLAN" RISPETTO ALLE AREE SIC

Nel territorio comunale di **VILLESSE** non sono compresi ZSC/SIC o ZPS. Vengono quindi considerati i siti Natura 2000 compresi in un intorno massimo di 6 km dai confini comunali. Tutti i siti rilevati con tale metodica sono comunque collocati geograficamente ad una distanza minima rilevante dal territorio comunale, non inferiore a 2 km in linea d'aria.



LEGENDA

Siti di importanza comunitaria (SIC)

Zone di protezione speciale (ZPS)

Descrizione della modifica:

Si tratta dell'individuazione del tracciato di piste ed itinerari ciclabili distanti dai siti SIC.

Valutazioni a riguardo:

Si tratta di mera individuazione di itinerari/piste ciclabili che non hanno rapporti in diretti con l'area SIC molto distante e non produce, quindi, effetti ambientali significativi sul sito d'interesse comunitario.

CONCLUSIONI

Sulla base di quanto individuato nel documento, delle considerazioni, dei giudizi, delle stime effettuate relativamente agli effetti ambientali riconducibili all'attuazione delle previsioni del PIANO DI SETTORE DENOMINATO BICIPLAN e in analisi ed in particolare sugli impatti verso le componenti biotiche ed abiotiche delle aree ad essa interessate, si conclude che lo sviluppo urbanistico previsto da tale Piano DI SVILUPPO DELLA VIABILITA CICLABILE non produce effetti ambientali significativi tali da generare la necessità di ulteriori approfondimenti con l'attivazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Cervignano li, 05 maggio 2021

IL PROGETTISTA

Dott. arch. Giuseppe Garbin

