



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA COMUNE DI CODROIPO

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

CUP: J82C19000100004

CIG: YB62A9C255

Codice progetto 0 5 6 1

FASE 2 - PROGETTAZIONE PIANO

Codice elaborato

P R 3

Scala

-

Emissione

Data 10.10.2023

Redatto A.N.

Controllato A.N.

Approvato A.N.

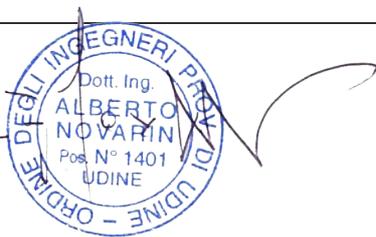
Titolo elaborato

Rapporto preliminare di VAS

Nome file

561-PR Cartiglio relazioni.dwg

Firme

PROGETTISTA
dott. ing. Alberto NovarinCOMMITTENTE:
Comune di Codroipo

Documento sottoscritto digitalmente

Stampa conforme all'elaborato firmato digitalmente

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



Studio Novarin s.a.s.

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

**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI CODROIPO**

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

A.	INTRODUZIONE -----	3
B.	CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI	
B1)	Caratteristiche del progetto di piano -----	3
B1.1)	Stato di fatto -----	3
B1.2)	Progetto di piano -----	4
B1.3)	In quale misura il piano 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 -----	5
B1.4)	In quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati	5
B1.5)	La pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile -----	5
B1.6)	Problemi ambientali pertinenti al piano -----	6
B1.7)	La rilevanza del piano 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)	6
B2)	Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:	
B2.1)	Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti -----	8
B2.2)	Carattere cumulativo degli impatti -----	11
B2.3)	Natura transfrontaliera degli impatti -----	11
B2.4)	Rischi per la salute umana o per l'ambiente -----	11
B2.5)	Entità ed estensione nello spazio degli impatti -----	11
B2.6)	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale -----	11
B2.7)	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	11
B2.8)	Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o Internazionale -----	12
C.	CONCLUSIONE -----	13

A. INTRODUZIONE

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

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

B1) Caratteristiche del progetto di piano

Il Piano Generale del Traffico Urbano è uno strumento indispensabile per pianificare la mobilità sul territorio comunale ed ottenere i finanziamenti per realizzare le relative infrastrutture. Gli **obiettivi** assunti in questo piano comprendono quelli contenuti nelle normative nazionali (es. Nuovo codice della strada, relativo regolamento di attuazione e Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, emanate nel 1995 dal Ministero LLPP); gli obiettivi confermano quelli già individuati dal piano previgente e sono: - miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta), con conseguente riduzione della congestione stradale; - incentivazione dell'uso del trasporto pubblico; - riduzione degli incidenti stradali; - riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico; - rispetto e salvaguardia dei valori ambientali; - contenimento dei costi pubblici e privati; - difesa delle utenze deboli, intendendo per queste ultime - in generale - i pedoni ed i ciclisti.

Si precisa altresì che il presente PGTU segue, per quanto applicabili, gli indirizzi formulati dalle seguenti normative e strumenti pianificatori: - Circolare Ministero dei Lavori Pubblici n. 3698/2001 "Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana"; - indirizzi del Piano Regionale della Sicurezza Stradale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia approvato con DGR 922/2007; - Piano Regionale per il Trasporto Pubblico Locale, (PRTPL, aggiornamento anno 2013); - piani d'azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico di cui al D.Lgs. 351/1999; - Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria di cui alla L.R. 16/2007 (di seguito PRMQA) vigente; - Piano Regolatore Generale Comunale e Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) approvato nell'anno 2012.

B1.1) Stato di fatto

Il territorio comunale, interamente pianeggiante, ha una popolazione pari a 16.100 abitanti (anno 2020), misura 75,22 km² e confina con i seguenti Comuni: Sedegliano e Mereto di Tomba a Nord; Valvasone-Arzene e S. Vito al Tagliamento nella Ex Provincia di Pordenone a Ovest; Camino al Tagliamento e Varmo a Sud; Bertiole, Lestizza e Basiliano a Est.

Il Comune di Codroipo è uno dei più popolati della ex Provincia di Udine; esso è attraversato sul margine Ovest dal fiume Tagliamento che segna il confine con la ex Provincia di Pordenone, dal torrente Corno e dalla roggia S. Odorico.

Nel Comune di Codroipo si trovano la storica **Villa Manin** nella frazione di Passariano, la villa **Manin-Kechler** nella frazione di San Martino, il **Parco delle Risorgive** immediatamente a Ovest del campo sportivo, l'**aeroporto militare di Rivolto**, in parte compreso nel limitrofo Comune di Lestizza. La **ferrovia Venezia-Udine-Tarvisio** ne attraversa il territorio lungo la direttrice Ovest-Est con fermata nella stazione di via Battisti.

Le arterie stradali principali che interessano il territorio comunale sono la **SS 13 "Pontebbana"**, dal Km 100+250 al Km 112+250, la strada regionale **SR 252 "Napoleonica"**, dal Km 0 al Km 2+750, la strada regionale **SR 463 "del Tagliamento"**, dal Km 37+200 al Km 39+000. Nei limiti del territorio comunale vi sono, inoltre, le strade regionali locali, quali la **SRUD 39**, che collega Codroipo con Sedegliano a Nord e con Varmo a Sud, la **SRUD 56**, che collega la frazione di Muscletto con Palazzolo dello Stella, la **SRUD 65**, che collega Codroipo con Castions di Strada, la **SRUD 93** che collega Codroipo con Rivignano, la **SRUD 97** che collega Codroipo con la frazione di Rivolto e la **SRUD 99**, che collega la frazione di Goricizza con Pasian di Prato.

Il territorio comunale comprende **dodici frazioni**: Zompicchia, Rivolto, Lonca, Passariano, Beano, Goricizza, Pozzo, Biauzzo, Iutizzo, San Martino, Rividischia e Muscletto.

Le **connessioni viabilistiche primarie** (così classificate dal vigente Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica) sono rappresentate innanzitutto dalla già citata **Strada Statale n.13 "Pontebbana"**, che si estende da Venezia-Mestre a Tarvisio-confine di Stato ed attraversa da Ovest a Est la parte Nord del territorio Comunale di Codroipo, dal confine comunale con la Ex Provincia di Pordenone (ponte della Delizia sul Tagliamento) fino al confine comunale con Basiliano ed inoltre dalla **Strada Regionale n. 252 "Napoleonica"**, che congiunge Codroipo con Gradisca d'Isonzo, lambendo a Est la frazione di Rivolto, e dalla **Strada Regionale n. 463 "del Tagliamento"**, che si sviluppa da Gemona del Friuli a Portogruaro nel Veneto Orientale ed interessa il Comune di Codroipo nel tratto compreso tra la Zona Industriale di Pannellia in Comune di Sedegliano e l'innesto sulla SS 13.

B1.2) Progetto di piano

Il progetto di piano è articolato in obiettivi e strategie e si riferisce alle singole componenti della mobilità: pedoni; biciclette; veicoli individuali a motore leggeri e pesanti, trasporto pubblico locale, regolamentazione della sosta veicolare. La salvaguardia ambientale è finalizzata soprattutto alla mitigazione degli impatti acustici e di inquinamento atmosferico. Contenuti fondamentali del piano sono la classificazione funzionale della viabilità (strade extraurbane ed urbane), il regolamento viario delle strade urbane, le organizzazioni circolatorie generali (pedoni, biciclette, veicoli a motore individuali leggeri e pesanti, trasporto pubblico locale) e l'organizzazione e la regolamentazione della sosta veicolare. Il piano contiene inoltre la verifica della sua compatibilità ambientale e della sua attuazione per fasi, le priorità di intervento, la temporizzazione degli interventi e l'esame degli aspetti attuativi e di monitoraggio.

Sotto il profilo contenutistico, gli elementi più qualificanti sono la prevista pedonalizzazione per fasi degli spazi centrali (piazza Garibaldi), la riorganizzazione di piazza Giardini Pubblici, l'inserimento di rotatorie con funzione di rallentamento della velocità e di riduzione dei punti di conflitto, che viene altresì conseguita tramite l'inserimento

di senso unici l'allontanamento del traffico veicolare a motore da via dei Dogi e da piazza dei Dogi a Passariano, la realizzazione di una rete ciclabile continua e coerente, compatibile con quella definita dal Biciplan, la realizzazione di zone 30 e la mitigazione della velocità sugli itinerari stradali rettilinei e nelle traverse urbane.

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

Il **PGTU** costituisce un fondamentale riferimento per la pianificazione della mobilità, in quanto definisce le modalità di utilizzazione della rete viaria esistente e gli **scenari** della sua trasformazione a breve e medio termine.

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

Come in parte già sopra specificato, **il piano in esame si configura quale intervento di settore per il perseguimento di uno sviluppo organico ed ordinato del territorio**, con particolare riferimento al **miglioramento delle condizioni della mobilità** ed alla **riduzione degli effetti negativi ad essa connessi** (es. congestione, pericolosità, rumore, inquinamento atmosferico, degrado visivo, ecc.). **Il PGTU verifica le norme urbanistiche stabilite dal Piano Regolatore Generale Comunale in vigore**, delineando peraltro **interventi specifici di miglioramento della mobilità**, i quali saranno assoggettati alle procedure di variazione dei vincoli urbanistici previsti dalla normativa regionale.

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

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

Ci si propone di ridurre **le emissioni veicolari di sostanze inquinanti** nei punti più critici della rete stradale mediante:

- (1) la deviazione del traffico di attraversamento lungo itinerari esterni ai centri abitati;
- (2) un flusso più ordinato e continuo lungo gli assi stradali urbani;
- (3) una diminuzione dei perditempo determinati dalla ricerca del posto-auto;
- (4) il perseguimento delle azioni previste dal vigente Piano Regionale di Miglioramento della Qualità dell'Aria di cui alla L.R. 16/2007.

La **condizione (1)** si persegue con la realizzazione, nel medio-lungo termine, del *by-pass* citato in precedenza e con la realizzazione di nuovi interventi viabilistici previsti dal PRGC ad Est del centro abitato del Capoluogo ed a Sud della linea ferroviaria; verranno altresì studiate strategie di limitazione della circolazione e della sosta nelle aree centrali degli abitati, attrezzando parcheggi su sede propria collocati lungo le principali arterie urbane in prossimità della destinazione finale degli spostamenti; un importante contributo all'indirizzamento dei flussi veicolari dei visitatori saltuari è fornito dall'adeguamento della segnaletica di indicazione. Per i veicoli pesanti, si

può ipotizzare un progressivo divieto generalizzato di accesso alla rete stradale urbana, fatta eccezione per i veicoli debitamente autorizzati.

La **condizione (2)** si realizza con una migliore organizzazione degli incroci (es. tramite l'introduzione di rotatorie stradali in sostituzione di impianti semaforici), la limitazione della sosta veicolare, la concentrazione delle manovre di svolta, ecc.

La **condizione (3)** si realizza con una migliore organizzazione della sosta veicolare, introducendo la regolazione temporale o tariffaria nelle zone in cui la domanda di posti-auto è più elevata.

Ci si propone inoltre di **ridurre il fonoinquinamento** nei punti più critici della rete stradale mediante gli stessi tre strumenti di intervento sopra indicati, con una speciale attenzione rivolta alla limitazione del traffico pesante nei centri abitati; agli strumenti citati occorre aggiungere la creazione di barriere naturali ed artificiali alla propagazione delle onde acustiche, nonché l'intervento diretto sulle caratteristiche delle pavimentazioni stradali (pavimentazioni fonoassorbenti) e la limitazione della velocità di marcia dei veicoli.

B1.6) Problemi ambientali pertinenti al piano

Il piano si configura come un intervento di riorganizzazione della mobilità e di riqualificazione ambientale, in applicazione di tutte le normative in vigore in materia di urbanistica, trasporti ed inquinamento; per le situazioni di non conformità, si procederà con apposito piano di risanamento; con l'attuazione del progetto non si presentano problematiche di tipo ambientale; viceversa, **il livello della qualità della vita e della sicurezza stradale vengono sensibilmente incrementati a vantaggio della popolazione e dell'utenza in generale**, con speciale riferimento a quella turistica.

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

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

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

La strategia principale dell'Unione Europea nel settore della mobilità è intesa a programmare gli interventi sul

sistema dei trasporti secondo una *logica di ottimizzazione*, in grado cioè di rispondere alle **esigenze di mobilità** garantendo nel contempo il rispetto dei **principi di sostenibilità**, attraverso l'**integrazione**: - tra le politiche dei trasporti e le politiche degli usi del suolo; - tra misure di tipo *pull*, volte ad incoraggiare l'uso del trasporto collettivo, e misure di tipo *push*, volte a scoraggiare l'uso dell'automobile; - tra il trasporto collettivo e quello individuale; - tra le diverse forme del trasporto collettivo.

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

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

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

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

REDAZIONE DEL PGTU DEL COMUNE DI CODROIPO (UD)	
COMPONENTI AMBIENTALI CONSIDERATE	
Componenti prevalentemente naturali	Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche Biodiversità Acqua
Componenti prevalentemente antropiche	Traffico e viabilità Paesaggio urbano e patrimonio culturale Rumore

Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche

Non si segnalano impatti significativi; si accorda la preferenza ad interventi di riqualificazione della rete viaria esistente; per i nuovi parcheggi e le piste ciclabili si privilegiano soluzioni con pavimentazioni drenanti.

Biodiversità

Il PGTU è uno strumento che contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e quindi alla tutela delle specie animali e vegetali.

Acqua e ambiente idrico

Non si segnalano impatti significativi

Atmosfera

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

Traffico e viabilità

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

Paesaggio e patrimonio culturale

La fruizione del paesaggio e del patrimonio culturale viene indubbiamente favorita dalla pedonalizzazione delle

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



Fig. 1 - Carta dei beni paesaggistici PPR FVG

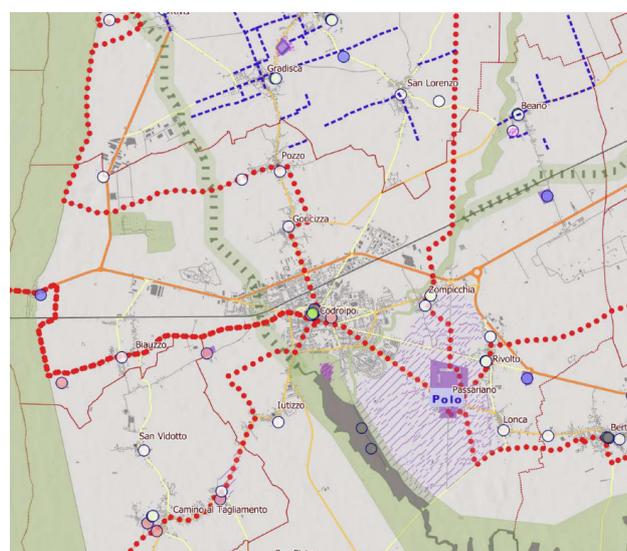


Fig. 2 - Parte strategica - Reti PPR FVG

In particolare, la soprastante **Fig.2** individua con i puntini rossi la rete delle ciclovie, che costituiscono parte integrante del PGTU. Il "Polo" di alto valore simbolico corrisponde all'ambito di Villa Manin, circondata da contesti immobili di interesse storico-artistico ed architettonico.

Rumore

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

Fonti energetiche e rifiuti

Non si segnalano impatti significativi.

Popolazione

Gli interventi previsti dal progetto di piano sono estremamente benefici per la salute della popolazione, che viene tutelata in misura significativa dagli effetti fisiologici e neurologici dell'inquinamento acustico ed

atmosferico e dai rischi dall'incidentalità stradale. Tramite il PGTU, **viene inoltre favorita la formazione di spazi di aggregazione e socializzazione lungo i percorsi pedonali e gli itinerari ciclabili e nelle aree centrali ad uso pedonale od a traffico limitato, nonché nelle zone 30 a traffico ridotto.** L'incentivazione del trasporto ciclistico favorisce notevolmente l'esercizio fisico, inducendo la popolazione ad adottare uno stile di vita più sano, con limitazione di patologie cardiovascolari.

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

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

* per le scuole vale solo il limite diurno

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

B2.2) Carattere cumulativo degli impatti

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

B2.3) Natura transfrontaliera degli impatti

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

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

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

B2.5) Entità ed estensione nello spazio degli impatti

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

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

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

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

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

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

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

Nella Regione FVG il sito protetto che interessa il Comune di Codroipo è di tipo ZSC (Zona Speciale di Conservazione): si tratta del n.39 IT3320026 Risorgive dello Stella (vedi sotto **Fig.3**); esso si sviluppa a S-E del centro abitato di Codroipo. Il sito in esame non è minimamente influenzato dagli interventi previsti dal PGTU.

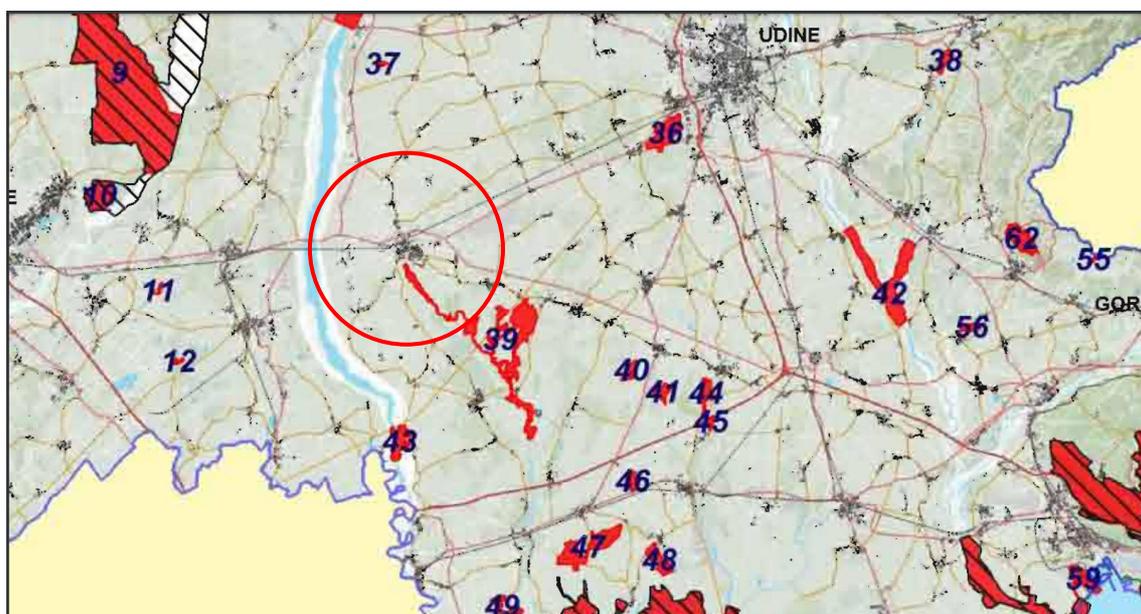


Fig. 3 - Siti Natura 2000 FVG e area di intervento

C. CONCLUSIONE

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

Udine, 10-10-23

Il progettista

Dott.Ing. Alberto Novarin

