

localizzazione

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
 PROVINCIA DI PORDENONE
 COMUNE DI SESTO AL REGHENA

tavola

D.02

committente

UNIONE TERRITORIALE INTERCOMUNALE TAGLIAMENTO

lavoro

COMPLETAMENTO PISTA CICLABILE TRA L'ABITATO DI BAGNAROLA
 IN COMUNE DI SESTO AL REGHENA E LA FRAZIONE DI SAVORGNANO
 IN COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO
 PROGETTO DEFINITIVO

oggetto

scala

STUDIO DI FATTIBILITA' AMBIENTALE

S.c.r.l.
 - ingegneria
 - urbanistica
 - ambiente
 - architettura
 - ricerca

Sede
 Via Montereale n. 10/C
 33170 Pordenone
 Telefono 0434-21085
 Telefax 0434-520336
 E-mail info@coprogetti.it

C.C.I.A. PN 19501
P.IVA 00170010938

responsabile di progetto

PROGETTAZIONE GENERALE
 E COORDINAMENTO

ing. Matteo Bordugo



gruppo di progettazione

PROGETTO STRADALE
 ing. Giuseppe Ligamari
 geom. Federica Turchet

PROGETTO STRUTTURALE

ing. Tiberio Altinier

PROGETTO IMPIANTISTICO

ing. Maurizio Casoni

SICUREZZA

arch. Pier Nicola Carnier

ambito progettuale

PROGETTO STRADALE

arch. Massimo Fadel

collaborazione e aspetti specialistici

data progetto	rev.	data	motivo	riferimenti
Gennaio 2019				redatto FDL
				control. FLC
				archivio 1828D DR02 R0.doc

INDICE

PREMESSA	2
1. INQUADRAMENTO E STATO DEI LUOGHI	4
2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	8
2.1 ARIA	8
2.2 RUMORE	14
2.3 ACQUE	15
2.4 SUOLO E SOTTOSUOLO	17
2.5 VEGETAZIONE FLORA E FAUNA	18
2.6 PAESAGGIO	19
3. IL PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA	20
4. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ: PREVISIONI URBANISTICHE E REGIME VINCOLISTICO	22
4.1 I VINCOLI TERRITORIALI ED AMBIENTALI	22
4.2 LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA	23
4.3 VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO	25
5. AZIONI DI PROGETTO AVENTI RILEVANZA AMBIENTALE	26
6. PREVEDIBILI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI	28
7. GLI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI	29
7.1 PREVEDIBILI IMPATTI E PRIME INDICAZIONI SULLE MITIGAZIONI	29
8. VERIFICA D'INCIDENZA AMBIENTALE	31

PREMESSA

Il presente Studio di Fattibilità Ambientale relativo al Progetto Definitivo per il Completamento pista ciclabile di collegamento tra l'abitato di Bagnarola in Comune di Sesto al Reghena e la frazione di Savorngano in Comune di San Vito al Tagliamento è stato redatto in ottemperanza al disposto del D.Lgs 50/2016 recante Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture e del DPR 207/2010 s.m.i. recante Regolamento di esecuzione e attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle Direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE (di cui all'art.20), quale elaborato facente parte integrante del progetto definitivo.

L'art 21 del sopraccitato Regolamento prevede infatti che lo studio di fattibilità ambientale, tenendo conto delle elaborazioni a base del progetto definitivo:

approfondisca e verifichi le analisi sviluppate nella fase di redazione del progetto preliminare, ed analizza e determina le misure atte a ridurre o compensare gli effetti dell'intervento sull'ambiente e sulla salute, ed a riqualificare e migliorare la qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale avuto riguardo agli esiti delle indagini tecniche, alle caratteristiche dell'ambiente interessato dall'intervento in fase di cantiere e di esercizio, alla natura delle attività e lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'intervento, e all'esistenza di vincoli sulle aree interessate. Esso contiene tutte le informazioni necessarie al rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni in materia ambientale.

Ai fini della valutazione delle condizioni ambientali si può asserire che:

- ai fini della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA), l'opera non rientra tra quelle soggette a detta procedura, mentre viene effettuata verifica preliminare (screening);
- ai fini della Valutazione di Incidenza Ambientale (Vinca) sui Siti di Importanza Comunitaria più prossimi alle aree d'intervento si registra l'assenza di aree Natura2000 vincolate per cui non necessita di Relazione di Incidenza ai sensi dell'art. 5, comma 6 del DPR 357/97.

Ai fini della fattibilità ambientale è stato prioritariamente analizzato il quadro di riferimento ambientale dell'ambito urbano interessato dal progetto, che si colloca in area urbana centrale ad elevato grado di antropizzazione.

Tra le diverse componenti ambientali interessate dalla modificazione di un area urbana rivestono particolare rilevanza quelle connesse con il traffico veicolare, con il verde e con il paesaggio urbano

In considerazione della evidente non particolare problematicità del sito interessato dalle opere, l'attenzione dell'analisi si è incentrata nella previsione degli effetti sulle componenti di cui sopra.

Viene successivamente affrontata la valutazione dei prevedibili effetti del progetto sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini e definiti, i possibili interventi di minimizzazione degli impatti e di inserimento ambientale delle opere.

1. INQUADRAMENTO E STATO DEI LUOGHI

Le aree oggetto di progettazione, come meglio rilevabile dalla lettura dell'elaborato grafico tavola A.01, sono localizzate nella parte centro settentrionale del comune di Sesto al Reghena tra l'abitato di Bagnarola e l'abitato di Savorgnano, lungo la SP28 verso il confine con la Provincia di Venezia.

L'arteria in oggetto (via Vissignano) è l'asse di collegamento tra il Comune di Sesto al Reghena (frazione di Bagnarola) ed il Comune di San Vito al Tagliamento (frazione di Savorgnano).

L'asse stradale interessato dal progetto ha una lunghezza di circa 1000m a partire dalle scuole elementari di Bagnarola con direzione Savorgnano.

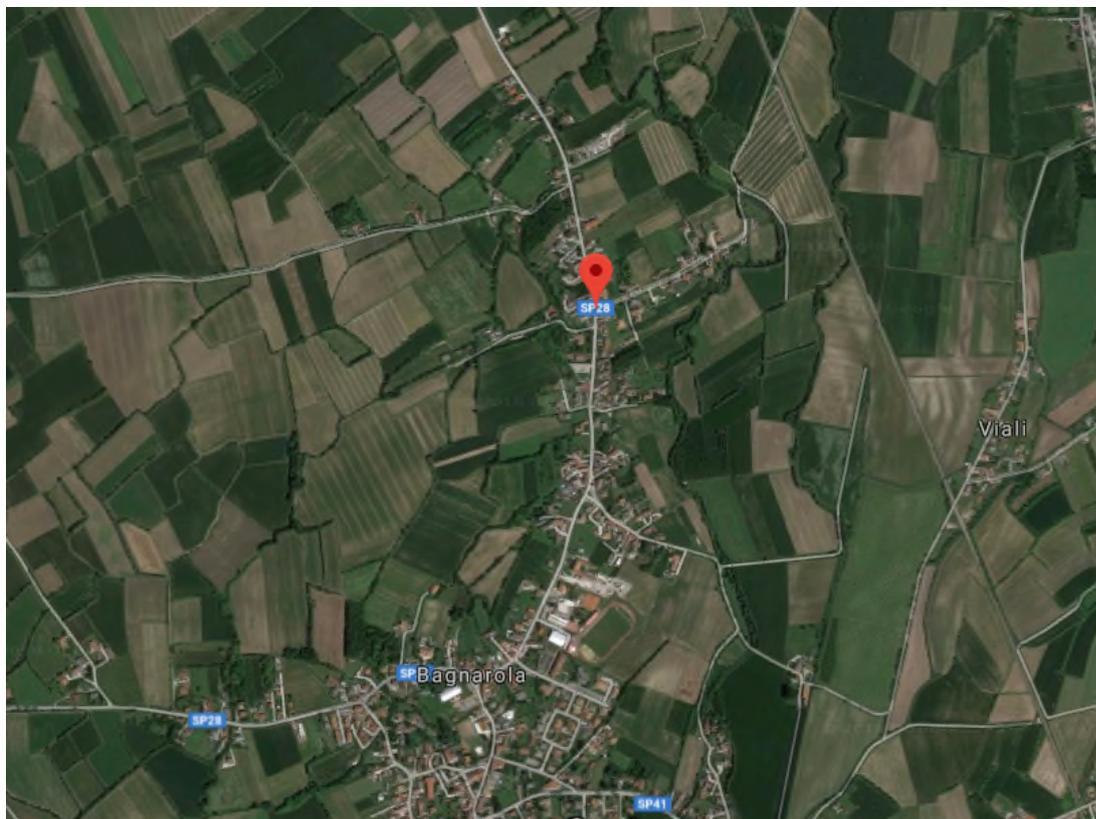
La strada si presenta con nastro asfaltato di larghezza variabile tra gli 6.00m ed i 6.50m.

Lateralmente sono presenti fossi ad altezza variabile parzialmente tombinati per garantire l'accessibilità alle abitazioni prospicienti la strada. Sono altresì presenti dei tratti con marciapiedi realizzati in epoche diverse. La carreggiata, intesa come spazio tra le murature di confine delle abitazioni prospicienti sulla viabilità, presenta una larghezza variabile.

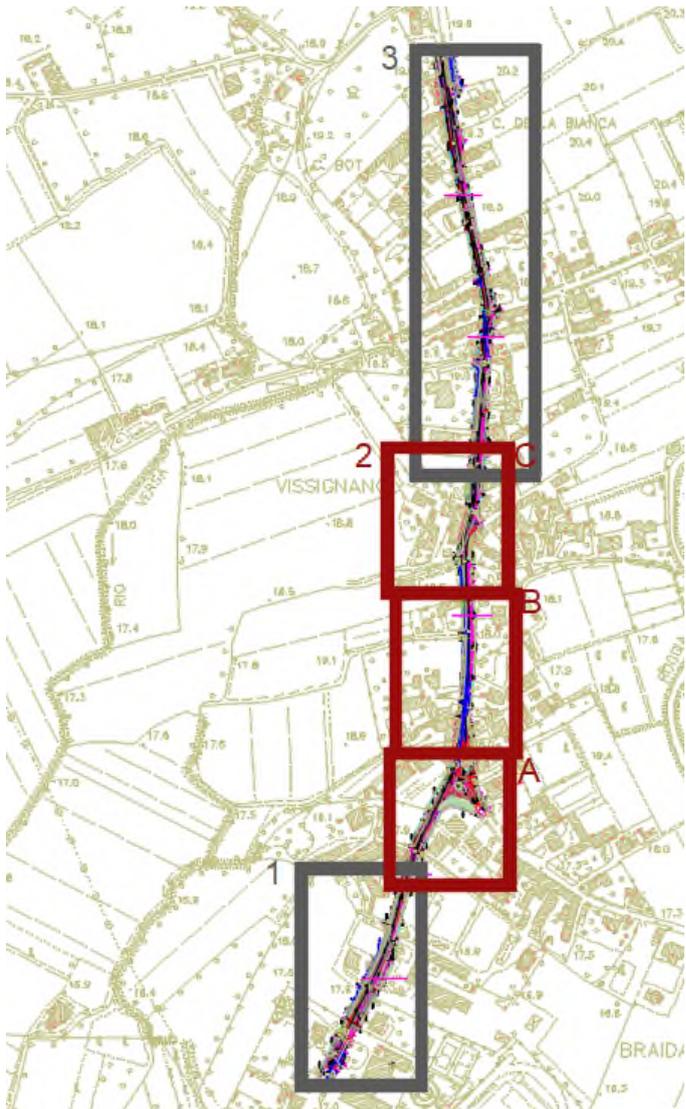
Gli incroci a raso interessati dagli interventi – in particolare quello con Via San Rocco - sono realizzati con sistemazioni a T mediante isole spartitraffico in cordone in c.a. secondo le configurazioni riportate nelle tavole di rilievo.



Inquadramento territoriale



Ortofoto- Stato dei luoghi



CTR - Rilievo area di progetto



via Vissignano



via Vissignano



Incrocio via Vissignano – via San Rocco



Incrocio via Vissignano – via San Rocco



via Vissignano



via Vissignano

Documentazione fotografica

2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.1 ARIA

I dati relativi alle concentrazioni di inquinanti nell'atmosfera vengono raccolti mediante una rete regionale di rilevamento costituita da centraline dislocate nell'area del Friuli Venezia Giulia.

Data la distanza delle postazioni attive di campionamento dal sito oggetto del presente studio, si riportano alcune considerazioni in merito all'andamento dei valori negli anni di alcuni parametri e soprattutto le conclusioni della Relazione sulla Qualità dell'aria possono fornire un'utile indicazione su quello che si può ragionevolmente ritenere essere il limite inferiore di qualità atteso anche per l'area in esame.



Suddivisione del territorio regionale in base ai criteri del DLgs 115/2010

Rete di rilevamento della qualità dell'aria Gli strumenti per la valutazione della qualità dell'aria sono molteplici e differenti. Nello specifico della rete di rilevamento della qualità dell'aria, accanto alle stazioni di misura fisse, veri e propri laboratori dislocati sul territorio che ospitano diversi punti di misura, vengono utilizzate stazioni rilocabili (mezzi mobili), campionatori gravimetrici di polveri e campionatori passivi.

Stazioni In accordo con la normativa, ogni punto di misura della rete di rilevamento della qualità dell'aria è classificato in base a tre criteri:

- 1) lo scopo del monitoraggio (degli ecosistemi o protezione della popolazione e monitoraggio di ricadute di impianti industriali);
- 2) la principale sorgente di inquinamento (traffico, industriale o fondo, vedi anche glossario);
- 3) le caratteristiche del territorio in cui il punto di misura è posizionato (urbano, suburbano o

rurale).

Qualità dell'aria

Materiale Particolato (PM10 e PM2.5)

Le concentrazioni in aria ambiente del materiale particolato sono attualmente regolamentate dal D.Lgs 155/2010, recepimento della Direttiva Europea 2008/50/CE come modificato dal D.Lgs. 250/2012, il quale fissa le soglie e i limiti riportati nelle seguenti tabelle. I limiti si riferiscono sia al materiale particolato caratterizzato da un diametro aerodinamico non superiore a 10 μm (PM10) che a quello caratterizzato da un diametro aerodinamico non superiore a 2.5 μm (PM2.5).

Nella Zona di Pianura il valore medio annuo delle polveri sottili nella zona di pianura rispetto al 2017 si è mantenuto pressoché costante con leggere oscillazioni in aumento o diminuzione, ad esclusione della postazione di Morsano al Tagliamento che ha registrato un incremento del valore. La soglia di valutazione superiore, di 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, è stata superata nelle postazioni di Brugnera e di Morsano al Tagliamento, mentre Fossaloni di Grado, Ronchi del Legionari e Monfalcone come postazioni di fondo (vedasi glossario), Monfalcone e Doberdò del Lago A2A come postazioni industriali hanno registrato valori inferiori alla soglia di valutazione inferiore, di 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Tutte le altre stazioni si situano a cavallo delle due soglie.

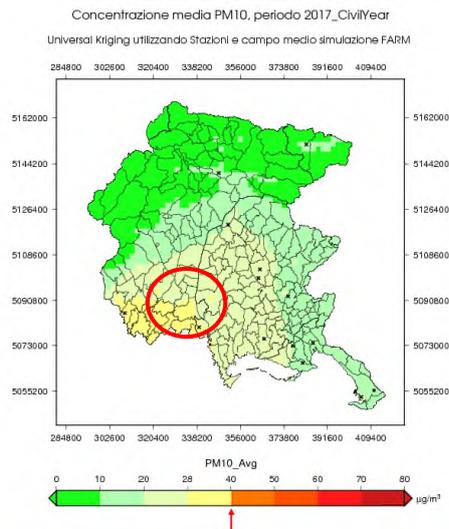
Discorso diverso invece per quanto riguarda il superamento del limite sulla media giornaliera, che ha fatto registrare un aumento per lo più cospicuo dei valori in tutte le stazioni di misura rispetto al 2016, anche se nella maggioranza dei casi non sono stati raggiunti i valori del 2015.

Il limite sul numero di superamenti della media giornaliera è stato oltrepassato in tre stazioni di fondo, Porcia, Brugnera e Morsano e nelle stazioni da traffico di Pordenone Centro e Sacile. Il limite di 35 superamenti della soglia di valutazione superiore, di 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, è superato in quasi tutte le stazioni.

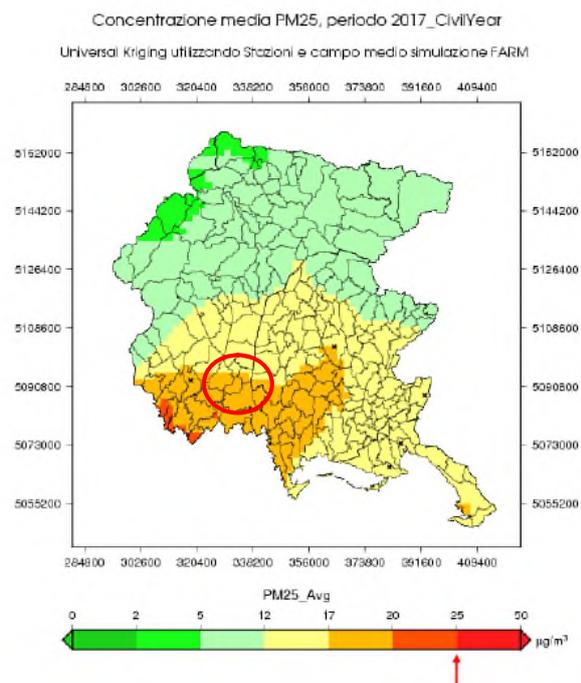
Questi dati confermano la forte influenza della componente meteorologica sui livelli di polvere registrati, ma anche l'importanza di effettuare ancora dei monitoraggi continuativi in punti fissi e soprattutto di mettere in atto delle azioni per contenere questo tipo di inquinamento atmosferico.

Per quanto riguarda l'andamento delle polveri fini (PM2.5), i dati mostrano come non vi siano stati superamenti del limite di legge che, ricordiamo, è di 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ed è fissato sulla sola concentrazione media annuale. Rispetto agli anni precedenti, le polveri fini mostrano un andamento stabile o in lieve aumento nel valore medio annuo rispetto all'anno precedente, mantenendo i valori di questo inquinante al di sopra della soglia di valutazione inferiore e confermando l'utilità di un monitoraggio in continuo di questo inquinante che si mantiene comunque al di sotto o al limite della soglia di valutazione superiore.

Per le polveri fini la soglia di valutazione superiore è pari a 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, mentre la soglia di valutazione inferiore è a 12 $\mu\text{g}/\text{m}^3$



Concentrazione PM10, area di pianura valori 28-40 $\mu\text{g}/\text{mc}$



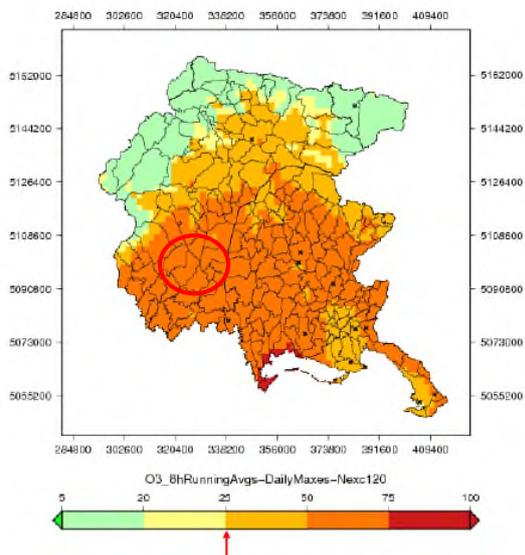
Concentrazione PM25, area pianura valori 17-20 e 20-25 $\mu\text{g}/\text{mc}$

Ozono O3

Nel corso del 2017 tutte le stazioni di misura hanno mostrato notevoli incrementi del numero di superamenti del valore obiettivo di $120 \mu\text{g}/\text{m}^3$ rispetto all'anno precedente, riportandosi in alcuni casi sui valori del 2015. Il valore obiettivo, calcolato come valore medio su tre anni, è stato superato in quasi tutte le stazioni.

Nel corso del 2017 non ci sono stati superamenti della soglia di allarme di $240 \mu\text{g}/\text{m}^3$, riferita alla media oraria, mentre la soglia di informazione di $180 \mu\text{g}/\text{m}^3$, sempre riferita al valore orario è stata superata, in relazione all'area in oggetto, nella stazione di Morsano al Tagliamento,

ramenti media massima giornaliera calcolata su 8 ore O3, periodo 2017_Civil
Universal Kriging utilizzando Stazioni e campo superamenti simulazione FARM



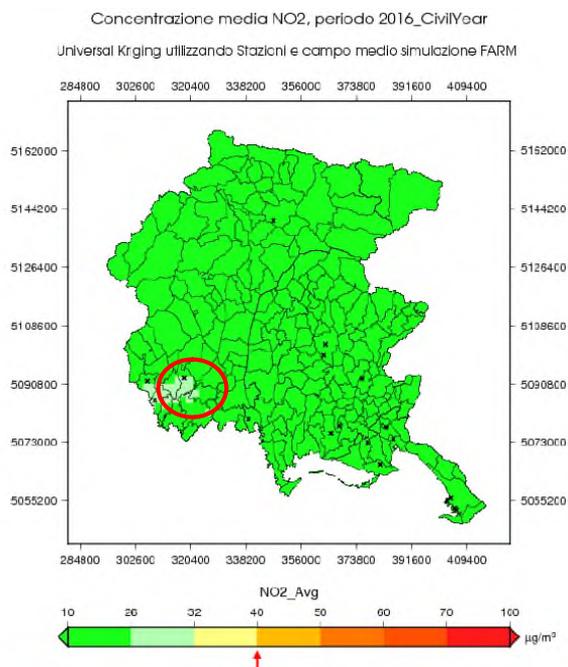
O3 area di pianura valori 50-75 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Biossido di Azoto

Nella Zona di Pianura l'andamento delle concentrazioni del biossido di azoto mostra valori generalmente in lieve aumento rispetto all'anno precedente relativamente al parametro media annua. Tutte le stazioni di fondo si mantengono anche nel 2017 al di sotto della soglia di valutazione inferiore di 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Valori più elevati, compresi tra la soglia di valutazione inferiore e quella superiore si registrano in alcune postazioni da traffico, quali Pordenone Centro e Sacile.

Per quanto riguarda il limite giornaliero, nella zona non si sono registrati superamenti di questo limite. Solo la stazione da traffico di Pordenone Centro ha fatto registrare 2 superamenti della soglia di valutazione superiore fissata a 140 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, pari al 70 % del valore limite orario, mantenendosi quindi entro i 18 superamenti consentiti, mentre si sono registrati alcuni superamenti della soglia di valutazione inferiore, pari a 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, ossia il 50 % del valore limite orario, nella postazione di fondo di Brugnera e in quelle da traffico di via San Daniele a Udine, Pordenone centro e Sacile



Concentrazione NO₂, area di pianura valori 10-20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

ALTRI INQUINANTI:

Monossido di carbonio

Nel corso del 2017 nessuna stazione di monitoraggio della rete gestita da Arpa FVG ha fatto registrare superamenti della soglia di valutazione superiore. Sono stati registrati 5 superamenti della soglia di valutazione inferiore presso la postazione industriale di via del Ponticello a Trieste e una volta nella

stazione di fondo di Torviscosa Edison. In generale, comunque, i valori più elevati si osservano nei pressi delle aree maggiormente urbanizzate o di aree con un'elevata densità industriale.

Biossido di zolfo

Come consuetudine, anche nel corso del 2017 in tutta la regione questo inquinante è rimasto al di sotto della soglia di valutazione inferiore.

Benzene

Questo inquinante è tipicamente emesso durante il trasporto e rifornimento di combustibile per autotrazione, dal trasporto su gomma e in alcuni processi produttivi. In questi anni, soprattutto grazie al miglioramento tecnologico nei motori (motori ad iniezione elettronica) e ai sistemi di abbattimento catalitico, le concentrazioni in aria ambiente del benzene sono in generale molto diminuite. A tutt'oggi, pertanto, si può affermare che questo inquinante in generale non sia più problematico anche se, su alcune aree circoscritte, in particolare a seguito di specifici processi produttivi, le concentrazioni del benzene rimangono ancora relativamente elevate e prossime ai limiti di legge

Benzo(a)pirene e metalli

Le concentrazioni in aria ambiente di questi inquinanti sono monitorate utilizzando metodi di campionamento discontinui. I valori di questi inquinanti si misurano tramite analisi effettuate in laboratorio dei filtri attraverso i quali passa l'aria da monitorare e che trattengono le polveri che contengono gli inquinanti stessi. La copertura temporale sull'arco dell'anno è richiesta essere di almeno il 50% per i metalli e del 33% per il benzo(a)pirene nel caso di misure in siti fissi. Per percentuali di copertura più basse, fino al 14% per tutti questi inquinanti, si parla di misure indicative. La L.R. 1/2012 prevede che i livelli di benzo(a)pirene e metalli siano valutati in ogni stazione di rilevamento comunque posizionata. Nel complesso per il benzo(a)pirene la situazione risulta sostanzialmente invariata rispetto a quanto osservato nel 2016 e negli anni precedenti, con valori inferiori al limite - ma prossimi allo stesso - sul Pordenonese, Udinese e nei pressi dello stabilimento siderurgico di Servola. La presenza diffusa di questo inquinante fa ritenere che, in assenza di sorgenti puntuali, le concentrazioni prossime ai limiti siano da imputare in particolare all'uso diffuso della legna come combustibile domestico, soprattutto se a ciocchi e in impianti obsoleti.

2.2 RUMORE

Il comune di Sesto al Reghena non risulta dotato di Piano di Classificazione Acustica Comunale per cui non sono presenti dati né evidenze di problematiche inerenti l'inquinamento acustico.

Le aree in oggetto a prevalenza residenziale risultano ricadere in:

Classe Acustica 2 (aree prevalentemente residenziali aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali), per la quale valgono i seguenti limiti acustici:

Tabella dei valori limite

	Limite di immissione (dBA)		Limite di emissione (dBA)		Valori di qualità (dBA)	
	Periodo diurno (ore 6.00-22.00)	Periodo notturno (ore 22.00-6.00)	Periodo diurno (ore 6.00-22.00)	Periodo notturno (ore 22.00-6.00)	Periodo diurno (ore 6.00-22.00)	Periodo notturno (ore 22.00-6.00)
Classe I	50	40	45	35	47	37
Classe II	55	45	50	40	52	42
Classe III	60	50	55	45	57	47
Classe IV	65	55	60	50	62	52
Classe V	70	60	65	55	67	57

2.3 ACQUE

Idrografia

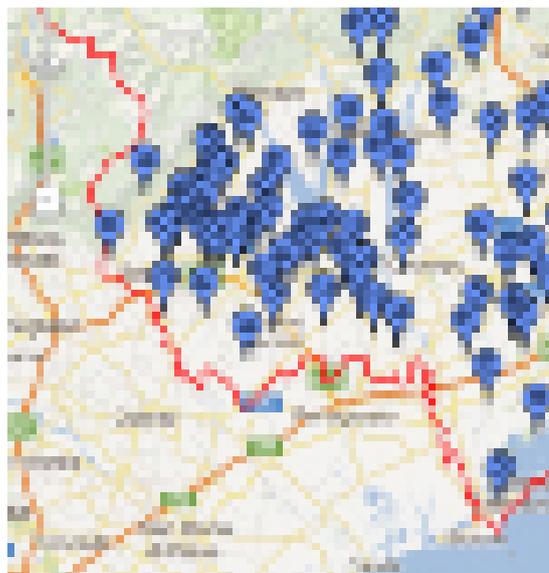
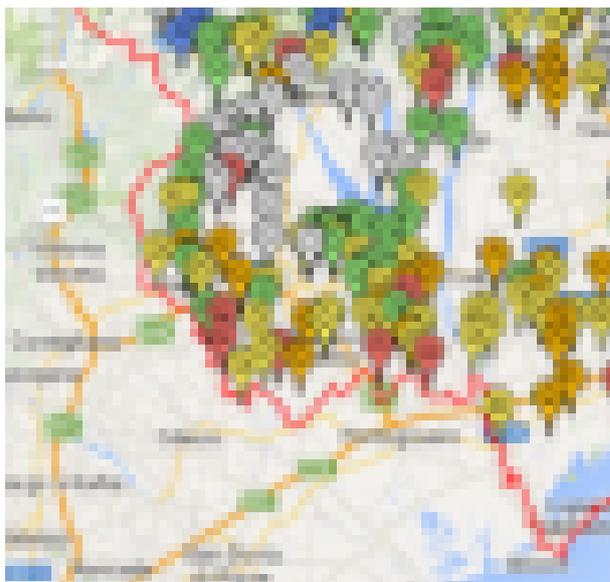
Il reticolo idrografico è costituito da una rete di corsi d'acqua meandrili, che dopo aver attraversato il sottosuolo della ghiaiosa pianura friulana, riaffiorano in superficie sotto forma di risorgive. Le più recenti bonifiche hanno sacrificato parte dell'idrografia minore di notevole valore ambientale. L'area fa parte del bacino idrografico del Tagliamento. I principali corsi d'acqua, attraversanti la pianura umida, creano paesaggi fluviali tra i meglio conservati del Friuli.



Qualità corpi idrici

CORPI IDRICI SUPERFICIALI E SOTTERRANEI

La qualità dei corpi idrici desunti dai dati ARPA_FVG per l'anno 2017, non presenta punti di prelievo significativi nella media distanza.



Sesto al Reghena (M0116)

Cod_Corpo_Idrico	P14
eu_cd	IT06M0116
ms_cd	06M0116
cd_regionale	M0116
cod_PMAS	6024
provincia	pn
comune	Sesto al Reghena
istat_comune	93043
lat_wgs84_dec	45,877
long_wgs84_dec	12,885694
complesso_idrogeologico	DQ
freq_anno	1
rete	1
profondita	40
altitudine_slm	21
inizio_monitoraggio	22/07/2009
fine_monitoraggio	

ARPA- Punti di monitoraggio corpi idrici superficiali e sotterranei

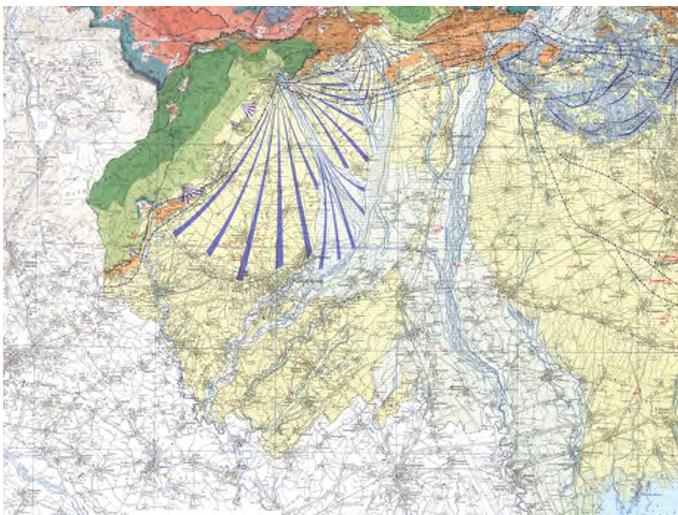
2.4 SUOLO E SOTTOSUOLO

Il territorio di Sesto al Reghena dal punto di vista delle unità geologiche è localizzato nella Bassa Pianura sotto la "linea delle risorgive" (o dei fontanili) che, con l'affiorare della falda freatica più superficiale, marca la separazione fra i depositi alluvionali prevalentemente ghiaiosi e quindi permeabili, sviluppati a settentrione, da quelli più meridionali sabbioso-limosi e limoso-argillosi, meno permeabili.

La copertura geologica Quaternaria risulta costituita da sedimenti fluvioglaciali e alluvionali di pianura.

Le tessiture dei terreni dell'ambito sono caratterizzati da Sedimenti limoso argillosi talora con sabbie e ghiaie subordinate e sedimenti ghiaiosi talora con sabbie + limi subordinati

L'assetto geomorfologico generale è riportato nell'estratto di cui sotto.



Fonte: Stralcio Carta geologica FVG



Tematismi prevalenti :
- depositi a permeabilità bassa

Fonte: Carta litologica FVG

2.5 VEGETAZIONE FLORA E FAUNA

L'avvicendamento colturale prevalente e la scarsa presenza di siepi, alberature e pioppeti determina una certa monotonia del paesaggio all'interno dell'Ambito. La morfologia pianeggiante della tessitura dei campi si alternata principalmente alla presenza residuale di boschetti di ripa a salici ed ontano, limitati ai corsi d'acqua principali. L'urbanizzazione diffusa dell'area contribuisce a far assumere un certo rilievo alla copertura vegetale: risulta notevolmente diffuso il verde ornamentale annesso all'edificato residenziale unifamiliare. Le conifere di origine esotica prevalgono su una grande eterogeneità di forme vegetali. Lungo la linea delle risorgive, invece, si alternano materassi argillosi ricchi di vegetazione, terrazzi pianeggianti coltivati in modo intensivo e prati umidi interessati da fenomeni di risorgenza e di bassura. Anche lungo la direttrice Fontafredda - Polcenigo, il paesaggio assume un aspetto più vario, con presenza di fitti frazionamenti medievali, riservati alle colture pregiate. A monte della strada prevalgono i campi aperti, mentre a valle, in presenza di fossi di drenaggio, prevalgono le tessiture dei campi chiusi con siepi a ceduo.

Ovunque la pianura friulana ha subito un processo di graduale semplificazione a causa del continuo sviluppo delle attività umane: dall'industrializzazione ed urbanizzazione del territorio (con la relativa presenza di infrastrutture), all'espansione dell'agricoltura intensiva ed industriale che quasi dappertutto è stata accompagnata da imponenti interventi di bonifica e di riordino fondiario. Tutto ciò ha fortemente condizionato la presenza di gran parte delle specie selvatiche, soprattutto quelle più sensibili, che in pianura, sopravvivono perlopiù nei pochi relitti naturali rimasti. Nella bassa pianura gli ultimi ambienti naturali sopravvissuti sono rappresentati dai residui di bosco planiziale. Presso gli habitat con presenza d'acqua dolce ricchi di boschetti di Salici, Ontani e Pioppi, prati umidi, torbiere, e canneti troviamo una grande quantità di uccelli acquatici fra cui i più comuni e caratteristici sono la Gallinella d'acqua, il Tuffetto, la Garzetta, il Germano reale ed altre specie di aironi e di anatre selvatiche. Fra i rettili, invece, una delle specie più emblematiche è rappresentata dalla Testuggine palustre. Tutti questi animali amano frequentare le aree di risorgiva e la vegetazione acquatica e ripariale che accompagna gran parte dei grandi e piccoli corsi d'acqua meandriformi di cui è ricca tutta la bassa pianura. Negli ultimi relitti di foresta umida planiziale in cui sono prevalenti la Farnia, tipica quercia di pianura, e il Carpino bianco, si incontrano il piccolissimo e molto caratteristico Toporagno della Selva di Arvonchi, che prende il nome proprio dall'antico toponimo della località dove tale popolazione è stata individuata per la prima volta, e la Rana di Lataste, un endemismo dell'area padana.

2.6 PAESAGGIO

L'area in oggetto, secondo il redigendo Piano Paesaggistico Regionale) rientra nell'ambito paesaggistico *AP 9 Bassa Pianura Pordenonese* che si caratterizza per la morfologia pianeggiante che prevale in maniera generalizzata all'interno dell'ambito.

Un certo disordine edilizio e pianificatorio generalizzato caratterizzano l'Ambito. La diffusione e la crescita smisurata di stabilimenti industriali, artigianali e commerciali non pianificati in aree agricole, hanno conseguentemente trasformato il paesaggio della pianura umida, privo ormai di ogni riconoscibilità. Le nuove zone industriali, connotanti diffusamente il paesaggio, si collocano negli interstizi di una maglia insediativa ancora segnata dalla colonizzazione mezzadrile del Cinquecento. Il risultato è una perdita di identità di paesaggio, i cui segni sono come appiattiti dalla loro stessa varietà e dalla quasi totale artificializzazione del territorio.

L'area della Pianura Umida non industrializzata con colonizzazioni agrarie antiche é disegnata da insediamenti storici e stratificati, poco compromessi dalle nuove forme dell'urbanizzazione contemporanea, costruiti sui settori più alti delle antiche alluvioni e spesso posti sui crinali delle ondulazioni.

Gli insediamenti adattati al sistema di acque di risorgiva hanno specializzato il territorio nella molitura e nelle

attività legate alla coltivazione ed alla lavorazione del lino e della canapa, costituendo un insieme paesaggistico punteggiato da mulini, magli, strutture protoindustriali residuali oggi a rischio di scomparsa insieme alle tradizionali forme di rete idrica minore.

I piccoli centri conservano ancora l'antico impianto urbanistico caratterizzato da edifici con affaccio su fronte

strada, corte interna; molte costruzioni hanno mantenuto gli elementi caratteristici dell'architettura rurale locale, come le logge o il ballatoio in legno e le murature in pietra.

f.p.o. di soli plinti / pozzetti o l'eventuale spostamento di quelli esistenti. La fornitura e posa delle armature stradali e delle ottiche è demandata ad altro appalto.

Particolare attenzione è stata posta nella sistemazione dell'incrocio tra via Vissignano e via San Rocco.

E' stato quindi rivista la disposizione planimetrica dell'incrocio a T esistente con i seguenti obiettivi:

- 1) Aumentare il livello di sicurezza dell'utenza ciclopedonale;
- 2) Ricavare alcune aree di sosta per gli autoveicoli;
- 3) Valorizzare la chiesetta esistente.

Per il raggiungimento di tali obiettivi il progetto prevede le seguenti lavorazioni:

- 1) Realizzazione dell'attraversamento ciclo pedonale in posizione arretrata rispetto all'intersezione stradale;
- 2) Realizzazione di area pavimentata nelle immediate vicinanze della chiesetta nella quale possono trovare spazio alcuni stalli;
- 3) Realizzazione di marciapiede in pietra naturale nell'intorno della chiesetta.

Si rimanda alle tavole allegate per una descrizione grafica dell'intervento proposto.

4. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ: PREVISIONI URBANISTICHE E REGIME VINCOLISTICO

4.1 I VINCOLI TERRITORIALI ED AMBIENTALI

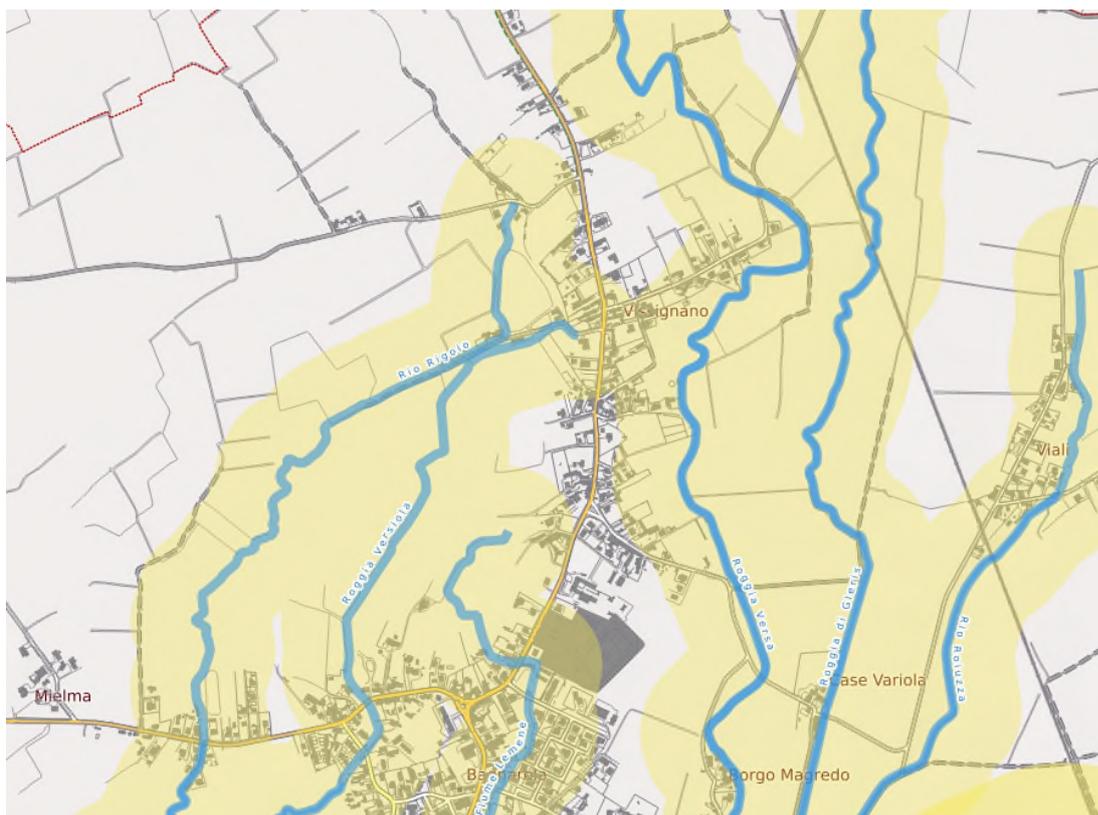


Tavola dei vincoli paesaggistici – PPR_Regione FVG

Per la ricognizione dei vincoli territoriali ed ambientali, relativamente ai siti interessati dalle opere di progetto si è fatto innanzitutto riferimento alla seguente lista di controllo che evidenzia la presenza/assenza dei vincoli.

TIPOLOGIA VINCOLO	Presenza	
	SI	NO
zone a vincolo architettonico-monumentale (Parte II – D.Lvo. 42/2004)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone a vincolo archeologico (Parte II – D.Lvo. 42/2004)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone a vincolo paesaggistico e ambientale (Parte III – D.Lvo. 42/2004)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
zone di importanza paesistico-ambientale a livello comunale (PRGC)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone a vincolo ambientale (parchi e riserve – LR 42/1996 e PURG)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
siti Natura 2000 (SIC e ZPS – DPR 357/1997)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone a vincolo di rispetto di sorgenti/captazioni idriche (art. 6 DPR 236/1988)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone di rispetto militare (L. 898/1976)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone ad elevato rischio di instabilità geostatica (DM 11.03.88 - LR 27/1988)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone a vincolo idrogeologico (RD 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone a rischio idraulico/geologico (PAI del Tagliamento)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
zone a vincolo idraulico da corso d'acqua (RD 523/1904)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
altri vincoli territoriali ed ambientali:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

zona sismica 1 2 3 4

Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti.; accelerazione con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni (PGA *Peak Ground Acceleration*, picco di accelerazione al suolo, $0,05 < ag \leq 0,15$ g)

4.2 LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA

Il Comune di Sesto al Reghena è dotato di Piano Regolatore Generale Variante n.42 adottato con D.C.C. n.63 del 29/12/2016 e approvato con D.C.C.. n. 23 del 7/6/2017

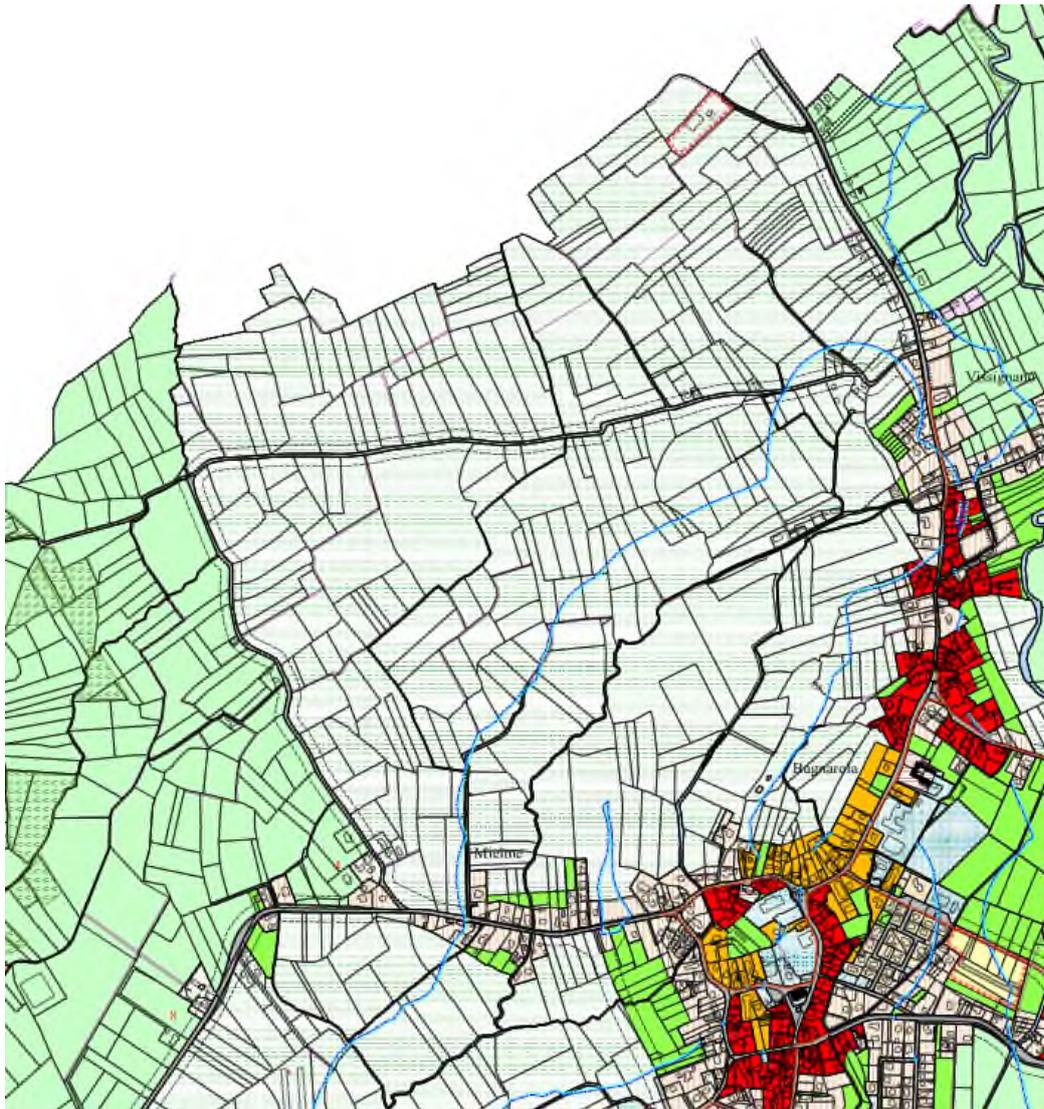
Successivamente sono state adottate alcune varianti, non direttamente interessanti le aree in oggetto, attualmente il PRGC Vigente è costituito dalla Variante n.51 al PRGC.

Viabilità meccanica esistente

Pista ciclabile esistente

Pista ciclabile in previsione

Un estratto della Zonizzazione e delle NTA del PRGC vigente sono di seguito riportati.



Zonizzazione PRG di Sesto al Reghena PRGC Vigente

Art. 43 - VIABILITA` E MOBILITA`

1. Sono destinate alla viabilità pedonale e meccanica e riguardano

2. viabilità meccanica

(Omissis)

3. viabilità pedonale e ciclabile

Riguarda le aree indicate dal Piano come riservate alle connessioni pedonali e ciclabili, nel caso in cui non coincidono con il tracciato della viabilità meccanica.

La dimensione della sezione, da precisarsi, in sede di progettazione esecutiva, non potrà essere inferiore, nel caso di percorsi pedonali, a ml. 1,5 se a senso unico e m 2,5 quando siano previsti i due sensi, nonché gli spazi necessari alla messa in sicurezza. Si applicano, comunque, le prescrizioni di cui alle L. 28/06/91 n. 208 e D.M.P.A.U. 06/07/92 n. 467

4.3 VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO

La valutazione della compatibilità delle opere di progetto è stata effettuata a livello preliminare con l'individuazione dei vincoli procedurali (acquisizione di pareri, autorizzazioni, ecc.) e della conformità delle opere di progetto con gli strumenti urbanistici comunali vigenti e/o adottati.

Pareri e/o autorizzazioni

TIPOLOGIA AUTORIZZAZIONE	Presenza	
	SI	NO
Paesaggistica	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Beni culturali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Screening di VIA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Procedura di VIA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Procedura di VInCA	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Da quanto riportato nel precedente paragrafo 6.1 – I vincoli territoriali ed ambientali, l'area non risulta interessata da vincoli ambientali.

Il vincolo paesaggistico più prossimo all'area (determinato dai 150 metri dal corso d'acqua pubblico Roggia Versuta) come derivante dalla cartografia comunale, si applica a parte delle aree in oggetto.

Viene individuata la necessità di acquisire: autorizzazione paesaggistica semplificata ai sensi del DPR 2017, di cui alla fattispecie B.11 dell'Allegato B del DPR 31 del 2017.

A.10. Opere di manutenzione e adeguamento degli spazi esterni, pubblici o privati, relative a manufatti esistenti, quali marciapiedi, banchine stradali, aiuole, componenti di arredo urbano, purché eseguite nel rispetto delle caratteristiche morfo-tipologiche, dei materiali e delle finiture preesistenti, e dei caratteri tipici del contesto locale;

B.11. Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: sistemazioni di rotonde, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine, pensiline, marciapiedi e percorsi ciclabili, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, realizzazione di parcheggi a raso con fondo drenante o che assicurino adeguata permeabilità del

17. Interventi puntuali di adeguamento della viabilità esistente, quali: adeguamento di rotonde, riconfigurazione di incroci stradali, realizzazione di banchine e marciapiedi, manufatti necessari per la sicurezza della circolazione, nonché quelli relativi alla realizzazione di parcheggi a raso a condizione che assicurino la permeabilità del suolo, sistemazione e arredo di

Compatibilità urbanistica

Come evidenziato nel paragrafo precedente – La strumentazione urbanistica, le opere di progetto non risultano conformi con le previsioni del Vigente Piano Regolatore Generale Comunale di Sesto al Reghena, mentre risultano conformi con la Variante n.52 al PRGC (Adottata).

5. AZIONI DI PROGETTO AVENTI RILEVANZA AMBIENTALE

Tra le diverse componenti ambientali, che vanno valutate all'atto della nuova realizzazione o della ristrutturazione di una viabilità rivestono rilevanza quelle connesse con il traffico veicolare generato dalla nuova destinazione e le eventuali modifiche all'assetto del paesaggio urbano, ivi compresa la componente a verde.

Per avere una misura delle variazioni indotte da un dato intervento, è indispensabile quantificare questi fattori rispetto a due configurazioni: quella definita "opzione 0", che corrisponde al non intervento e quella definita "situazione di progetto" (nell'ipotesi in cui ve ne sia una soltanto, altrimenti, vanno valutate tutte le configurazioni di progetto alternative).

Nello specifico esistendo un'unica ipotesi progettuale e corrispondendo l' "opzione 0", allo stato di fatto dei luoghi verranno descritte le azioni sulle principali componenti potenzialmente interessate. La finalità è quella di analizzare dal punto di vista ambientale le opere in progetto ed in particolare i possibili effetti sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini derivanti dalla realizzazione dell'opera.

In particolare le attività previste dal progetto si concretizzano, all'interno delle due fasi di costruzione e di esercizio e nella conseguente lista di azioni che si ritengono maggiormente significative dal punto di vista ambientale:

Tra le diverse componenti ambientali, che vanno valutate all'atto della nuova realizzazione o della ristrutturazione di una viabilità rivestono rilevanza quelle connesse con il traffico veicolare generato dalla nuova destinazione e le eventuali modifiche all'assetto del paesaggio urbano, ivi compresa la componente a verde.

Per avere una misura delle variazioni indotte da un dato intervento, è indispensabile quantificare questi fattori rispetto a due configurazioni: quella definita "opzione 0", che corrisponde al non intervento e quella definita "situazione di progetto" (nell'ipotesi in cui ve ne sia una soltanto, altrimenti, vanno valutate tutte le configurazioni di progetto alternative).

Nello specifico esistendo un'unica ipotesi progettuale e corrispondendo l' "opzione 0", allo stato di fatto dei luoghi verranno descritte le azioni sulle principali componenti potenzialmente interessate. La finalità è quella di analizzare dal punto di vista ambientale le opere in progetto ed in particolare i possibili effetti sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini derivanti dalla realizzazione dell'opera.

In particolare le attività previste dal progetto si concretizzano, all'interno delle due fasi di costruzione e di esercizio e nella conseguente lista di azioni che si ritengono maggiormente significative dal punto di vista ambientale:

LISTA DELLE AZIONI - FASE DI COSTRUZIONE

- a. Inseediamento del cantiere:**
 - a.1 Realizzazione cantiere
 - a.2 Aree di deposito temporaneo dei materiali da scavo e da costruzione
 - a.3 Delimitazione dell'area
 - a.4 Trasporto a discarica a seguito delle demolizioni
- b. Realizzazioni**
 - b.1 Scavi sterri e riporti per l'esecuzione del corpo stradale;
 - b.2 Realizzazione pavimentazione in conglomerato bituminoso a caldo
 - b.3 Realizzazione segnaletica orizzontale e verticale.
- c. Impiantistica**
 - c.1 Realizzazione impianto d'illuminazione (predisposizione parziale)

LISTA DELLE AZIONI - FASE DI ESERCIZIO

- a. Utilizzo della struttura**
 - a.1 Afflusso di utenti

6. PREVEDIBILI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

Nella tabella che segue sono evidenziati, per ciascuna componente ambientale analizzata, i potenziali impatti ambientali desumibili dalle azioni di progetto, in quanto le azioni in fase di esercizio si riducono al solo afflusso di mezzi meccanici.

COMPONENTE AMBIENTALE	IMPATTI POTENZIALI		VALUTAZIONE LIVELLO IMPATTO
	DESCRIZIONE IMPATTO		
Salute dei cittadini		Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/>
Atmosfera	Variazioni di qualità dell'aria conseguenti all'emissione di gas di scarico e polveri per incremento traffico veicolare (in fase di cantiere)	Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input checked="" type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/> ovvero Impatto di lieve entità
Acque superficiali e sotterranee		Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/>
Suolo e sottosuolo		Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/>
Vegetazione, flora e fauna		Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/>
Ecosistemi		Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/>
Rumore e vibrazioni	Variazioni del livello sonoro per incremento attività di cantiere	Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input checked="" type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/>
Paesaggio	Assenza di fattori di estraneità rispetto al contesto	Assente	<input checked="" type="checkbox"/> Nessun
		Basso	<input type="checkbox"/> impatto
		Medio	<input type="checkbox"/> prevedibile
		Alto	<input type="checkbox"/>

7. GLI EFFETTI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI E SULLA SALUTE DEI CITTADINI

7.1 PREVEDIBILI IMPATTI E PRIME INDICAZIONI SULLE MITIGAZIONI

Fase di cantiere

In fase di cantiere, invece, si ritiene opportuno identificare i potenziali effetti d'impatto ambientale principalmente connessi: alle esigenze di cantierabilità (occupazione di suolo, aree di cantiere, movimento mezzi, ecc.) e, in subordine, ai prevedibili (seppur limitati) effetti di inquinamento acustico ed atmosferico, indotti dalle lavorazioni nonché dallo smaltimento di rifiuti vari.

Tali aspetti dovranno essere approfonditi nelle successive fasi progettuali, tenendo in considerazione anche quanto di seguito esposto, quale preliminare stima dei potenziali impatti derivati dalla realizzazione delle opere in esame.

Le aree adibite a cantiere saranno principalmente circoscritte al sito di intervento, interessando anche limitate aree contermini come aree di parcheggio per i mezzi di spostamento (furgoni, macchine, ecc.) e/o per temporanei depositi di materiali.

Dato il prevedibile limitato impiego di mezzi per trasporto materiali per/dal cantiere, non si stimano situazioni di particolare criticità relativamente agli impatti sulla viabilità locale, non necessitando, per tanto, la scelta di itinerari specifici.

Per quanto riguarda l'interferenza con il traffico locale, il cantiere potrà essere "mobile" e quindi limitare l'occupazione stradale alle zone di effettivo lavoro; il traffico potrà essere gestito anche con l'istituzione temporanea del "senso unico alternato".

In relazione all'emissione di polveri, non sono prevedibili situazioni di criticità, proprio in relazione all'entità delle opere e al limitato movimento di mezzi di cantiere lungo la strada.

Qualora necessario, si potranno prevedere delle bagnature superficiali dei percorsi viari prossimi al cantiere, al fine di minimizzare la dispersione delle polveri nelle aree limitrofe. Ciò potrà essere valutato in relazione all'andamento meteo in particolare alle condizioni del vento.

Trascurabile risulta l'impatto anche da rumori, non essendo previsto l'impiego di macchine operatrici particolarmente rumorose.

Tuttavia, in generale, tutti i mezzi d'opera impiegati saranno insonorizzati come previsto dalle vigenti disposizioni legislative e, in generale, si farà uso delle migliori tecnologie disponibili (utilizzo di macchinari a basse emissioni sonore, sistemi di filtro per motori diesel, ecc.).

In merito alla gestione del tema più generale dei rifiuti, si potrà focalizzare l'attenzione principalmente su materiali come quelli di imballaggio, di rivestimenti, adesivi, sigillanti, vetro, ferro, ecc..

In tal caso è possibile ipotizzare l'individuazione di ambiti di cantiere destinati allo stoccaggio temporaneo dei rifiuti. Tali ambiti saranno organizzati al fine di permettere la raccolta differenziata, in perfetta sintonia con quanto previsto dai regolamenti comunali vigenti e dalla normativa di settore sul corretto stoccaggio e smaltimento dei rifiuti (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.). In particolare saranno individuati tutti rifiuti recuperabili/riciclabili e definite le conseguenti opere di raccolta, separazione e stoccaggio, conferimento in discarica e/o reimpiego.

Qual ora venga prevista la produzione di inerti, si precisa che ai fini dell'art. 186 "Terre e rocce da scavo" del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., saranno gestite tutte le terre reimpiegate; mentre le quote non reimpiegate saranno, pertanto, conferite in discarica o ad impianti di recupero ai sensi e nelle modalità previste dalle leggi vigenti. Inoltre il modesto volume di inerti prodotto non richiede l'individuazioni di precise discariche, limitando per tanto l'incidenza sul traffico stradale.

In relazione ai possibili impatti con l'ambiente naturale circostante, per la realizzazione delle opere non si prevedono interferenze con habitat (flora e fauna) di pregio.

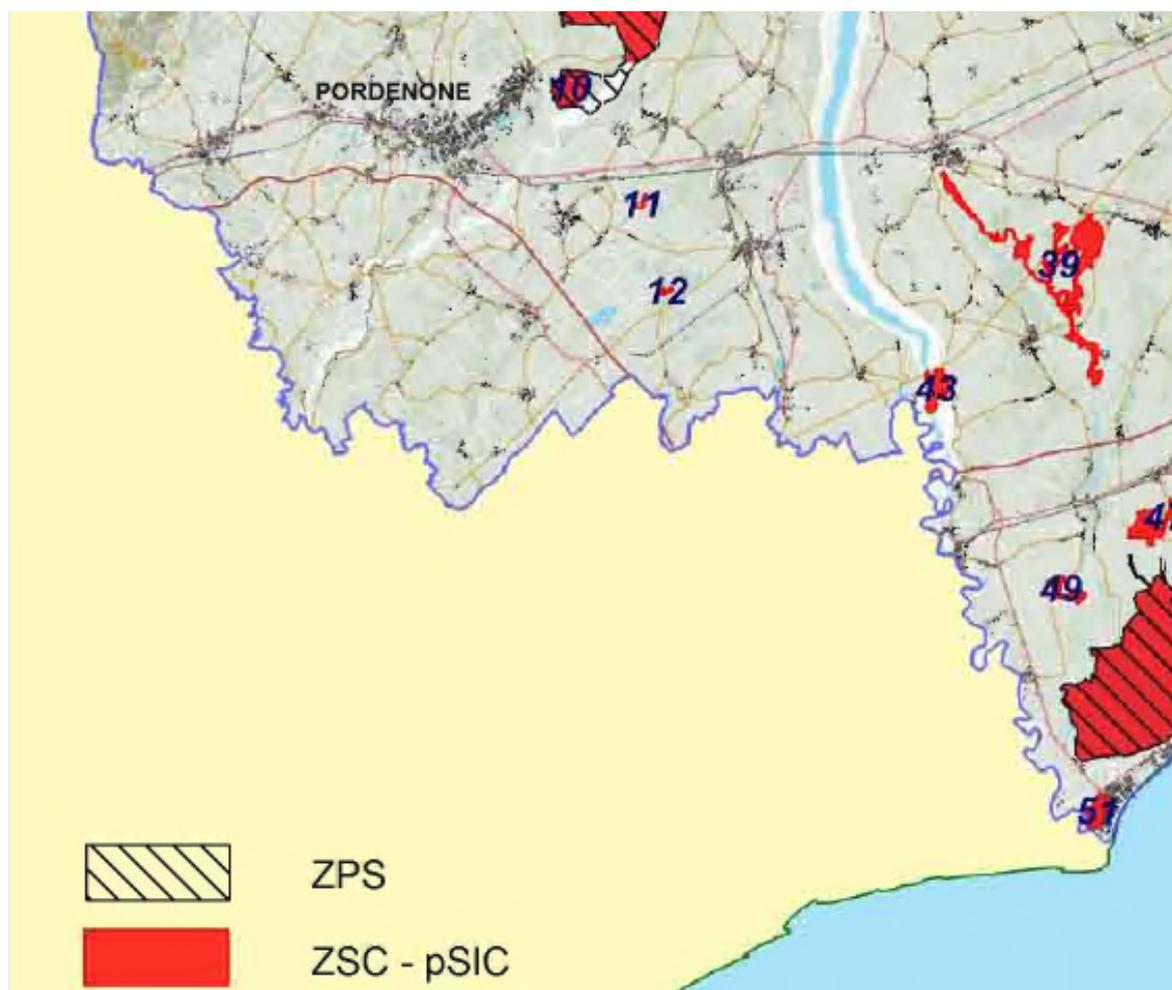
Fase di esercizio

Data la tipologia dell'opera è ragionevole escludere impatti negativi nella "fase di esercizio", mentre tra quelli positivi si possono evidenziare i benefici che la nuova pista ciclabile apporterà in termini di sicurezza e di "servizio" al cittadino.

8. VERIFICA D'INCIDENZA AMBIENTALE

Il Progetto Definitivo per il Completamento pista ciclabile di collegamento tra l'abitato di Bagnarola in Comune di Sesto al Reghena e la frazione di Savorgnano in Comune di San Vito al Tagliamento ai fini della Valutazione d'Incidenza Ambientale trova precisazione in quanto segue.

Nel territorio comunale di Sesto al Reghena non sono presenti ambiti appartenenti alla Rete Natura 2000.



AREE NATURA2000 – Bassa Pianura Pordenonese

Le opere in progetto registrano le seguenti distanze dai siti Natura2000:

Zona Speciale Comunitaria (ZSC) IT3310012 “Bosco Torrate” (in comune di S.Vito al Tagliamento)

> di 4,0 km

Dalle analisi ambientali preliminarmente condotte è possibile prevedere che l'incidenza su ZSC delle opere in oggetto non possa assumere una significatività in quanto:

- le azioni di progetto e oggetto d'intervento sono esterne ai Siti;
- gli ambiti in progetto e oggetto d'intervento, quindi, non interessano direttamente habitat, o habitat di specie, né specie, oggetto di tutela ai sensi sia della Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche), sia della Direttiva Uccelli (Dir. 79/409/CEE relativa alla conservazione degli uccelli selvatici)
- gli ambiti in progetto e oggetto d'intervento non intersecano corridoi ecologici (e loro componenti) aventi origine o destinazione e/o comunque connessi con i siti da tutelare;
- i Siti Natura 2000 da tutelare sono fisicamente molto distanti dalle zone in progetto e oggetto d'intervento;
- l'effetto vettore di eventuali impatti sull'ambiente è circoscritto alle zone in progetto e oggetto d'intervento.

Per quanto sopra si ritiene che il Progetto in argomento non abbia incidenza significativa sui Siti di Importanza Comunitaria e sulle Zone di Protezione Speciale e, pertanto, non debba essere sottoposto a procedure di valutazione d'incidenza ai sensi del DPR 357/97 art. 5, comma 6 e come previsto dalla Deliberazione della Giunta Regionale n. 1323 dell'11 luglio 2014.