

REGIONE DEL FRIULI VENEZIA GIULIA

COMUNE DI CODROIPO



SERVIZIO DI REDAZIONE DEL PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA REGIONALE “BICIANPLAN” DI CUI AGLI ART.8 E 9 DELLA LEGGE REGIONALE 23 FEBBRAIO 2018, N.8.

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

Revisione in seguito al parere del Servizio infrastrutture di trasporto, digitali e della mobilità sostenibile
Prot. N. 0340269 / P / GEN , dd. 12/06/2023

DATA: 05/07/2023

PROGETTISTA:

PAES. ANTONIO STAMPANATO

Via Cussignacco 29, 33100 Udine

Pec - antonio.stampanato@archiworldpec.it

M - stampanato@archimeccanica.it

T - 04321698176

COLLABORATORI:

ARCH. MINA FIORE



ARCHIMECCANICA

Architettura, paesaggio, ingegneria ambientale

Via Cussignacco 29, 33100 Udine

www.archimeccanica.it

A. INTRODUZIONE	-----3
B. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI	
B1) Riferimenti normativi	-----3
B1.1) Stato di fatto	-----4
B1.2) Progetto di piano	-----5
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	-----6
B1.4) In quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati	-----6
B1.5) La pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile	-----6
B1.6) Problemi ambientali pertinenti al piano	-----7
B1.7) La rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente	-----7
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	-----7
B2.2) Carattere cumulativo degli impatti	-----24
B2.3) Natura transfrontaliera degli impatti	-----24
B2.4) Rischi per la salute umana o per l'ambiente	-----24
B2.5) Entità ed estensione nello spazio degli impatti	-----24
B2.6) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale	-----24
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	-----25
B2.8) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o Internazionale	-----25
B2.9) Possibili effetti significativi sull'ambiente derivanti dalla attuazione del Piano	-----36
C. CONCLUSIONI	-----36

A. INTRODUZIONE

Il presente elaborato costituisce il rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità o screening di VAS (SCV) redatto seguendo i criteri stabiliti nell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE e le disposizioni descritte all'art.6, comma II, lettera b) del d.lgs. 152/2006, concernenti l'oggetto della disciplina.

Questo è riferito all'incarico conferito dall'Amministrazione Comunale di Codroipo, denominato "Redazione del Piano della Mobilità Ciclistica Regionale - Biciplan" del Comune di Codroipo, come definito nel disciplinare stipulato con il Comune stesso (rif. CUP: J82C2000150006, CIG: Y6E2FD40C1). Tale incarico è stato conferito all' Arch. Paes. Antonio Stanpanato.

L'area di pianificazione ricade parzialmente all'interno di un sito della rete Natura 2000, la ZSC **IT3320026 Risorgive dello Stella**, sarà dunque necessario sviluppare anche la specifica analisi della significatività dell'incidenza.

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

B1) Riferimenti normativi

Il presente RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE è redatto ai sensi della normativa vigente in materia di Valutazione Ambientale Strategica, ovvero secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del decreto legislativo 152/2006.

Si tratta di un documento contenente le informazioni finalizzate alla definizione e verifica degli obiettivi di tutela ambientale e di sostenibilità del piano/programma. In particolare le informazioni del rapporto ambientale, elencate nell'allegato VI al d. lgs. 152/2006, riguardano i contenuti, gli obiettivi principali del piano/programma e del rapporto con altri pertinenti piani/programmi; lo stato attuale dell'ambiente e la sua probabile evoluzione senza l'attuazione del piano/programma; le caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree interessate dal piano/programma; i problemi ambientali con particolare riferimento alle zone di protezione speciale e ai siti di riferimento comunitario; la valutazione del piano/programma in relazione agli obiettivi internazionali, comunitari, nazionali di protezione ambientale; i possibili impatti significativi sulla popolazione, in ordine alla salute umana e alla biodiversità, sulle varie matrici ambientali, sul patrimonio culturale e sul paesaggio; misure per impedire, ridurre e compensare eventuali impatti significativi sull'ambiente; sintesi delle ragioni della scelta delle alternative; descrizione delle misure di monitoraggio e controllo degli impatti; sintesi non tecnica di tutte le informazioni fornite.

Come previsto all'art. 12 del D. Lgs. n. 152/2006 la Giunta Comunale, in qualità di autorità competente, valuta sulla base della presente relazione allegata al piano con i contenuti di cui all'Allegato I della parte II del D. Lgs. n. 152/2006, se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano possono avere effetti significativi sull'ambiente.

B1.1) Stato di fatto

L'ambito di intervento è il territorio comunale di Codroipo, situato sulla sponda orientale del fiume Tagliamento a circa 27 km da Udine e da Pordenone e confinante con i comuni di Sedegliano, Mereto

di Tomba e Basiliano a Nord, Lestizza e Bertolo a est, Camino al Tagliamento e Varmo a Sud. Il comune ha una superficie complessiva di 75,22 km² e una popolazione di 16.098 abitanti (31/12/2019 – Istat). Il territorio comunale ha un'altitudine compresa tra i 20 e i 65 m sul livello del mare. L'idrografia è caratterizzata dalla presenza del Fiume Tagliamento a Ovest, del torrente Corno e del fiume Stella nella parte orientale e meridionale e dalla fascia delle risorgive con rivi, rogge e aree umide, inseriti all'interno di un biotopo corrispondente al "Parco delle risorgive di Codroipo".

La morfologia pianeggiante, la presenza di suoli idonei alla coltivazione ed una struttura del tessuto antropizzato che ha mantenuto una diffusa rete di aree non urbanizzate, hanno determinato un utilizzo prettamente agricolo del territorio. Le colture più diffuse sono tipicamente il mais e la soia. Non mancano, tuttavia, aree coltivate a vite ed alberi da frutto. Il paesaggio agricolo, inoltre, risulta talvolta interrotto da prati stabili e da aree di rimboschimento e/o neo-colonizzazioni di prati arborati. Di fatto, quindi, il paesaggio è caratterizzato dall'alternanza tra campi coltivati, prati stabili, prati arborati, siepi, aree umide, boschi ripariali e ambienti fluviali.



Inquadramento regionale dell'area del Comune di Codroipo

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

B1.2) Progetto di piano

Il Biciplan di Codroipo si compone di 6 direttrici principali o portanti individuate da una lettera univoca associata ad un colore, per complessivi 31,9 km, che collegano il capoluogo a tutte le frazioni del territorio comunale e di un tracciato anulare esterno al centro storico di Codroipo per la connessione alle principali centralità funzionali. Questa rete portante si completa con una rete di percorsi secondari di interconnessione e con 2 itinerari verdi con funzione prevalentemente cicloturistica, l'itinerario del Tagliamento, porzione dell'importante Ciclovía del Tagliamento -FVG6 e l'itinerario del fiume Corno, vera e propria greenway in quanto interdotta al traffico automobilistico. Su questa struttura complessiva si attestano interventi generalizzati a favore della sicurezza, incentrati sul concetto di condivisione dello spazio stradale e supportate da specifici dispositivi (zone 30, bande sonore, attraversamenti pedonali, cuscini berlinesi, semafori) e interventi infrastrutturali a servizio della ciclabilità (ciclo-parcheggi, ciclo-officine e punti di monitoraggio dei flussi ciclistici).

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

Come definito dall'art 6 comma 1 della legge n. 2/2018 i Biciplan si possono definire "quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni". I Biciplan individuano priorità d'intervento, stimano le risorse economiche da impiegare, impostano le azioni di comunicazione e promozione e si pongono come strumenti finalizzati a orientare i livelli successivi di progettazione.

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

Il piano è coerente con i piani sovraordinati (PPR, PTR) e non apporta modifiche al Piano Regolatore Generale Comunale del comune di Codroipo ; è soggetto al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).

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

Il Biciplan al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile incentiva l'utilizzo della bicicletta, anche attraverso misure di sensibilizzazione della popolazione, e crea nuovi collegamenti e quindi maggiori scambi tra il capoluogo e i comuni limitrofi, favorendo una maggior conoscenza del territorio non solo da parte dei turisti, ma anche della popolazione residente. In questo modo si consolida il senso di appartenenza verso il territorio, che viene vissuto in modo più rispettoso e attento. Il piano inoltre prevede una progettazione delle infrastrutture ciclabili che risponda alle istanze di riqualificazione e integrazione ambientale e paesaggistica.

In particolare il piano identifica due percorsi verdi con l'obiettivo strategico di valorizzare il sistema ambientale del Comune e renderlo adeguatamente accessibile e fruibile da parte di pedoni e ciclisti:

l'itinerario del fiume Corno e l'itinerario del fiume Tagliamento, che sono collegati e interconnessi con la rete portante e con la rete di supporto.

Il fiume Corno, che attraversa gran parte del territorio comunale in senso nord\est- sud\ovest, permette di immaginare l'area di stretta pertinenza fluviale come un corridoio ambientale in grado di assolvere sia una funzione ecologica che di connessione ciclo pedonale tra gli ambiti posti a nord del comune, legati al sistema paesaggistico dell'alta pianura friulana e, quelli posti a sud attraversati a loro volta dalla linea delle risorgive e all'interno dei quali si sviluppa un diffuso sistema di beni artistici ed ambientali.

Il torrente è accompagnato da vegetazione riparia costituita da specie idrofile, come salice, gelso da carta e pioppo, e di specie alloctone, ma oramai naturalizzate come la robinia; nonostante la semplificazione vegetazionale e il forte grado di antropizzazione rappresenta senza dubbio un importante connettore ecologico. La realizzazione di un itinerario ciclo pedonale parallelo all'alveo, un parco lineare a scala urbana, contribuisce ad avviare un processo di valorizzazione del bene , che ad oggi è percepito come degradato, e di riappropriazione dello spazio da parte della cittadinanza.

Il fiume Tagliamento invece, rappresenta un bene il cui valore ambientale è internazionalmente riconosciuto per le sue caratteristiche di unicità. Proprio in corrispondenza della località Ponte alla Delizia si immette il tracciato della ciclovía del Tagliamento FVG 6 appartenente alla rete ciclabile regionale, passando dalla destra alla sinistra idrografica. Da questo punto in poi il tracciato arriva, senza soluzione di continuità, fino alla foce, lambendo numerosi siti dall'alto valore culturale e paesaggistico e rappresentando una via di collegamento veloce e diretta tra il sistema territoriale della collina friulana, l'alta e bassa pianura friulana e la costa adriatica. Si ritiene importante quindi attribuire a questo tracciato un valore strategico molto alto, in quanto in grado di connettere sistemi territoriali a diversa vocazione economica, ambiti di paesaggio ricchi di emergenze storiche ed ambientali, superando l'impostazione del PPR, per cui l'argine del Tagliamento viene valorizzato come una importante direttrice solo in alcuni tratti, e proponendo di farlo diventare un progetto comune a tutte le comunità rivierasche.

B1.6) Problemi ambientali pertinenti al piano

Non si evidenziano in questa fase problemi ambientali pertinenti al piano, che si conforma agli obiettivi indicati dalla normativa di indirizzo, come descritto nel punto B1).

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)

La promozione della mobilità lenta e sostenibile è anche uno degli elementi cardine del Green Deal europeo, un pacchetto di azioni strategiche con cui l'UE si è impegnata a conseguire la neutralità climatica entro il 2050 rispettando gli impegni internazionali assunti nel quadro dell'accordo di Parigi. Per raggiungere tale obiettivo dovremo ridurre le emissioni dei trasporti del 90%. I Biciplan sono degli strumenti in linea con questi indirizzi comunitari.

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

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

Le componenti ambientali considerate, desunte dall'allegato VI lettera f) del d.lgs. 152/2006, relativo ai contenuti del Rapporto ambientale, sono:

- a) atmosfera e agenti fisici (rumore, vibrazioni, radiazioni, emissioni luminose)
- b) acqua
- c) suolo e sottosuolo
- d) ecosistema
- e) paesaggio
- f) patrimonio culturale (anche architettonico e archeologico) e beni materiali
- g) salute umana
- h) popolazione e aspetti socio economici
- i) traffico e viabilità

- a) Atmosfera e agenti fisici (rumore, vibrazioni, radiazioni, emissioni luminose)

Il Biciplan è uno strumento adottato per perseguire l'efficientamento dei sistemi di trasporto, quindi un incremento della mobilità ciclistica a discapito di quella motorizzata. Ne consegue dunque una minor produzione di rumore e di inquinanti. Il progetto rispetta i livelli massimi di rumore e i livelli di qualità associati alle classi acustiche ammesse dal Comune di Codroipo (rif: Piano comunale di classificazione acustica definitivo).

Si riporta infine la tabella sui criteri per la caratterizzazione acustica delle aree prospicienti le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti).

Tabella 4 – Corrispondenze fra classificazione delle infrastrutture stradali e limiti di rumore applicabili all'interno delle fasce di pertinenza stradale definite dal d.P.R. 142/2004

Tipo di strada	Ampiezza fascia (m)	Limiti per scuole, ospedali, case di cura e di riposo* [dB(A)]		Limiti per altri ricettori* [dB(A)]	
		Diurno	Notturmo	Diurno	Notturmo
Extraurbane e principali	250	50	40	65	55
Urbana di scorrimento e penetrazione	250	50	40	65	55
	150	50	40	65	55
Interquartiere	100	50	40	65	55
Strade di quartiere	30	50	40	Ricettori in classe II: 60 Ricettori in classe III-IV: 65	Ricettori in classe II: 50 Ricettori in classe III-IV: 55
Strade locali	30	50	40	Ricettori in classe II: 60 Ricettori in classe III-IV: 65	Ricettori in classe II: 50 Ricettori in classe III-IV: 55

*I limiti si riferiscono ai valori misurati in facciata dell'edificio secondo d.m. 16/3/1998

Nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture affiancate ad una già esistente, la fascia di pertinenza acustica è calcolata dal confine stradale dell'infrastruttura esistente.

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

Le altre componenti ambientali considerate in questo macrogruppo, non sono pertinenti trattandosi di opere che per loro natura non generano output luminosi, né vibrazioni, né radiazioni.

b) Acqua

Il piano prevede due itinerari che corrono lungo i due corpi idrici più importanti all'interno dell'ambito comunale, quello del fiume Corno e quello del Tagliamento. Non vi è interferenza, né impatto, tra tale tipo di attività antropica non inquinante e i corpi idrici stessi. La realizzazione di un parco lineare a scala urbana, contribuisce invece ad avviare un processo di valorizzazione del bene e di riappropriazione dello spazio da parte della cittadinanza che ad oggi è percepito come degradato, permettendo quindi di restituire al fiume la sua naturale funzione di infrastruttura verde e regolatrice degli equilibri ecosistemici.

Le stesse valutazioni interessano il tratto del fiume Tagliamento interessato dal piano.

c) Suolo e sottosuolo

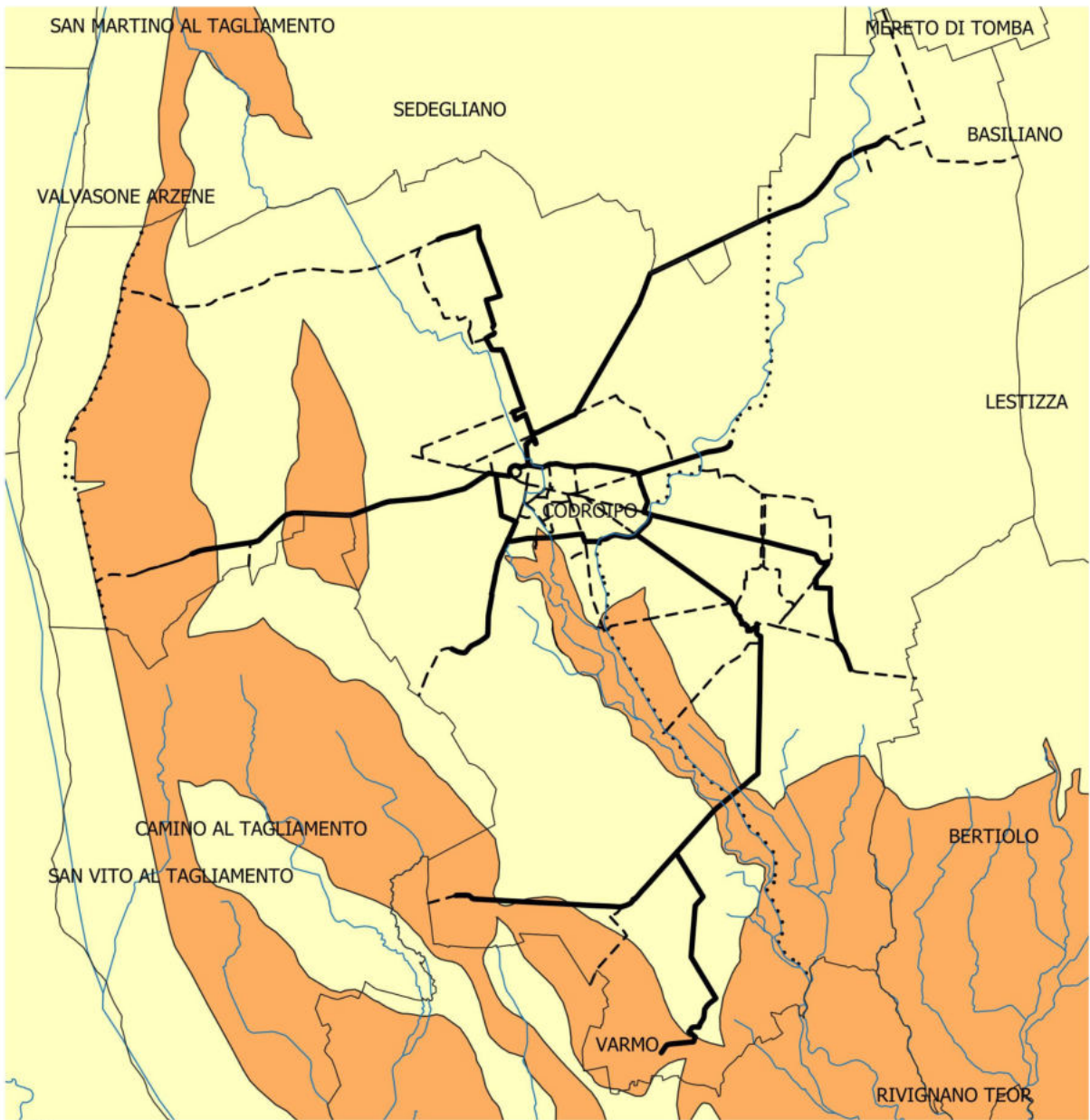
Le soluzioni tecniche, dimensionali e costruttive (come la scelta del tipo di pavimentazione) possono avere un maggiore o minore impatto sul sistema suolo-sottosuolo. Le indicazioni riguardanti le infrastrutture ciclabili ed urbane proposte nel piano devono intendersi come orientative delle strategie di intervento e degli obiettivi del Biciplan. In fase di progettazione dovranno essere scelte le soluzioni più compatibili dal punto di vista ambientale.

Un parametro da tenere in considerazione è quello relativo al compattamento del suolo, che può essere definito come la compressione delle particelle del suolo in un volume minore a seguito della di

La valutazione del rischio di compattazione dei suoli è stata effettuata tramite un metodo parametrico a punte-minuzione degli spazi esistenti tra le particelle stesse. Di norma si accompagna a cambiamenti significativi nelle proprietà strutturali e nel comportamento del suolo, nonché del suo regime termico ed idrico, nell'equilibrio e nelle caratteristiche delle fasi liquide e gassose che lo compongono.

ggi e con peso equivalente per ogni parametro considerato. Per l'attribuzione dei punteggi sono state prese in considerazione le seguenti qualità dei suoli: granulometria, riserva idrica, e drenaggio interno. La scelta di queste qualità deriva dalla opinione che siano quelle che maggiormente condizionano il compattamento del suolo. La somma dei punteggi attribuiti alle qualità ha fornito il punteggio e la classe di rischio per ogni tipologia di suolo. Con riferimento al suolo principale, a ciascuna unità cartografica di suolo è stata poi attribuita la classe di rischio debole, moderata o forte. Di seguito la tabella relativa all'attribuzione dei punteggi di valutazione del rischio di compattazione.

Qualità dei suoli	Classi di rischio di compattamento		
	Forte	Moderato	Debole
Granulometria	Argillosa Limosa fine	Franca fine Limosa grossolana Scheletrico-argillosa	Franca grossolana Scheletrico-franca Sabbiosa Scheletrico-sabbiosa Frammentale
Riserva idrica	>200mm	150-200mm	<150mm
Drenaggio interno	Molto mal drenato Mal drenato Piuttosto mal drenato	Moderatamente ben drenato	Ben drenato Piuttosto eccessivamente drenato Eccessivamente drenato



Confini comunali
 PPR Corsi d'acqua

PROGETTO
 GREENWAY
 PRIMARIO
 SECONDARIO

Rischio di compattamento del suolo
 Moderato
 Debole

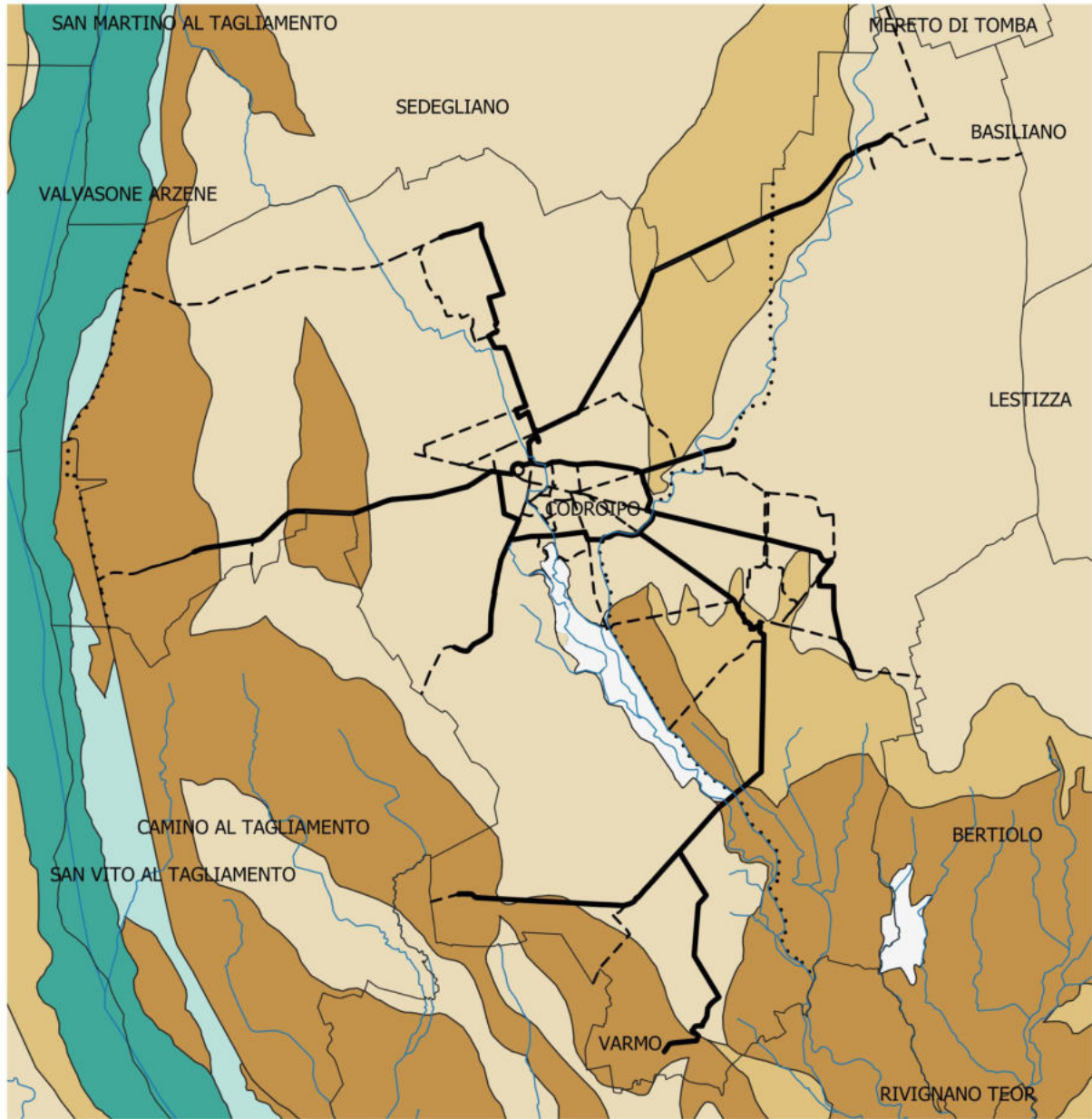
Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

In generale non si rilevano rischi di impatti significativi sul compattamento del suolo. Il rischio è moderato solamente nella zona più ad est e più a sud del territorio comunale, corrispondente grossomodo alla ZSC, come si può vedere dalla cartografia in allegato. In questa porzione di territorio la progettazione dovrà privilegiare soluzioni tecniche che evitino fenomeni di ulteriore compattamento del suolo.

Prendiamo ora in esame la capacità d'uso dei suoli, quel parametro che permette di differenziare i suoli in base alla loro potenzialità a produrre normali colture e specie forestali per lunghi periodi di tempo, senza che si manifestino fenomeni di degradazione del suolo. Sinteticamente si può dire che la metodologia applicata per determinare questo parametro si basa su uno schema di valutazione che ha come riferimento iniziale la Land Capability Classification del Dipartimento Agricoltura USA (Klingebiel and Montgomery, 1961) e che considera sia caratteri pedologici (qualità del suolo) sia caratteri ambientali (climatici e stazionali). Di seguito viene riportata la legenda:

- I. Suoli privi o che presentano pochissimi fattori limitanti e che sono quindi utilizzabili per una vasta gamma di colture, oltre che attività forestali e zootecniche.
- II. Suoli che presentano moderate limitazioni che richiedono un'opportuna scelta delle colture e moderate pratiche colturali conservative per migliorare le proprietà del suolo.
- III. Suoli che presentano severe limitazioni, tali da ridurre la scelta o la produttività delle colture e da richiedere speciali pratiche di conservazione.
- IV. Suoli che presentano limitazioni molto severe, tali da ridurre drasticamente la scelta delle colture e da consentire un uso agricolo solo attraverso una gestione molto accurata e considerevoli pratiche di conservazione.
- V. Suoli che, pur non mostrando rischi di erosione, presentano altre limitazioni difficilmente eliminabili e tali da restringere l'uso al pascolo, alla forestazione o come habitat naturale.
- VI. Suoli che presentano limitazioni molto severe, tali da renderli inadatti alla coltivazione e da restringerne l'uso al pascolo, alla forestazione o come habitat naturale.
- VII. Suoli che presentano limitazioni severissime, tali da non poter essere utilizzati per la coltivazione. Possono essere adibiti al pascolo, bosco o come habitat naturale ma non è tuttavia consigliabile effettuare interventi di miglioramento dei pascoli.
- VIII. Suoli che presentano limitazioni tali da precluderne qualsiasi uso agro-silvo-pastorale e che, pertanto, possono essere adibiti a scopi naturalistico-ricreativi, estetici, o come zona di approvvigionamento idrico. In questa classe rientrano anche le aree estrattive, gli alvei fluviali, le spiagge e gli specchi d'acqua.

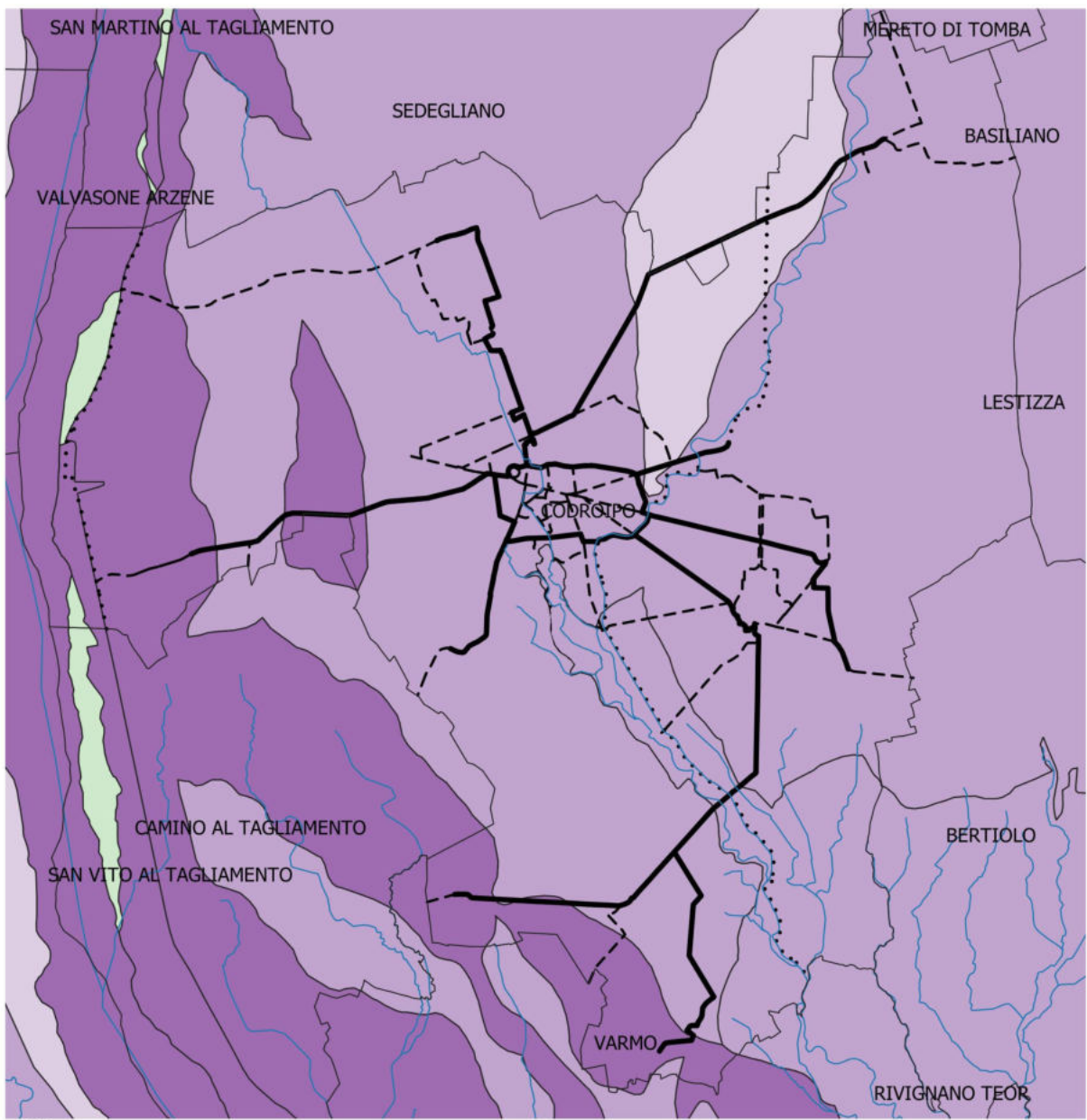
È necessario infine distinguere tra la capacità d'uso dei suoli "principale" che rappresenta quelli più diffusi all'interno di ciascuna unità cartografica, mentre la capacità d'uso dei suoli "secondari" rappresenta quelli con minore frequenza.



- | | |
|---------------------|-------------------------------------|
| □ Confini comunali | Capacità d'uso del suolo principale |
| — PPR Corsi d'acqua | ■ 2 |
| PROGETTO | ■ 3 |
| ···· GREENWAY | ■ 4 |
| — PRIMARIO | ■ 5 |
| - - - SECONDARIO | ■ 6 |
| | ■ 8 |

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

Si noti che il territorio comunale ricade prevalentemente in aree che presentano da moderate e molto severe limitazioni, che richiedono dunque rispettivamente opportune scelte delle colture e moderate pratiche colturali conservative, e da ridurre drasticamente la scelta delle colture e da consentire un uso agricolo solo attraverso una gestione molto accurata e considerevoli pratiche di conservazione. Un' eccezione è rappresentata dall'area della ZSC più vicina alla zona urbana che ricade invece in una classe V.



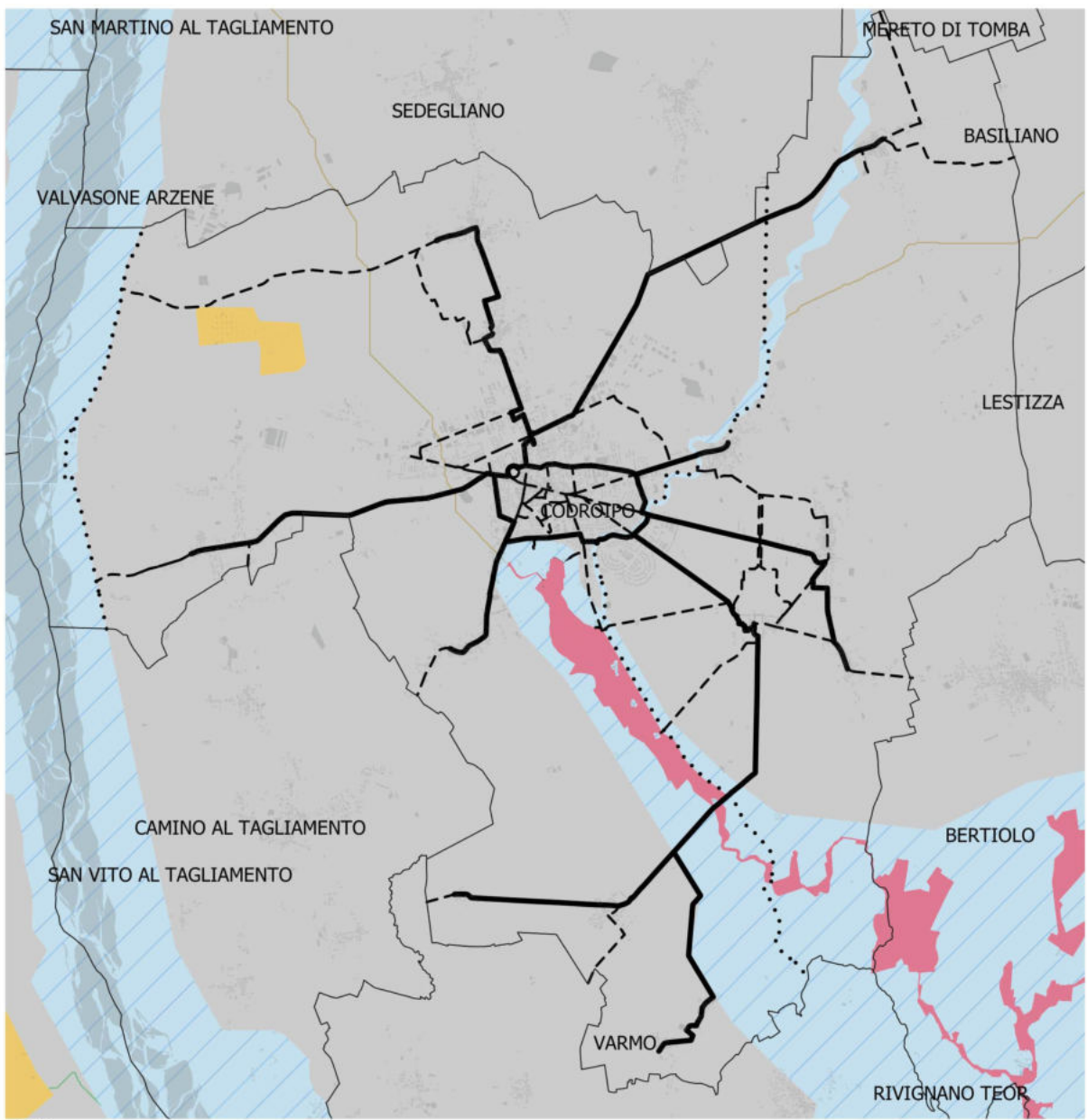
- | | |
|---------------------|-------------------------------------|
| □ Confini comunali | Capacità d'uso del suolo secondario |
| — PPR Corsi d'acqua | ■ 2 |
| PROGETTO | ■ 3 |
| ···· GREENWAY | ■ 4 |
| — PRIMARIO | ■ 6 |
| - - - SECONDARIO | |

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

Come si può osservare il Comune presenta una situazione simile alla capacità d'uso del suolo principale ad eccezione dell'area della ZSC più vicina all'area urbana che invece presenta una classe III.

d) Ecosistema

Il Biciplan intercetta alcuni degli elementi della rete ecologica quali connettivi lineari su rete idrografica, una core area e delle direttrici di connettività. Non comporta tuttavia un ostacolo alla dispersione delle popolazioni biologiche tra aree naturali in quanto l'afflusso ciclistico è prevedibilmente moderato, se non in poche giornate durante l'anno, e inoltre persegue il decremento dei flussi veicolari a motore, che sono tra le principali cause di disturbo per l'integrità dell'ecosistema. Per una valutazione dell'impatto che avrà il Biciplan sul territorio e per creare una banca dati utile a correggere o ampliare questi interventi nel tempo, il piano prevede di realizzare un sistema di monitoraggio dei tassi di mobilità e della ripartizione modale.



- | | |
|--------------------|--|
| □ Confini comunali | PPR - Ecotopi |
| ■ EDIFICATO | ■ Area a scarsa connettività |
| PROGETTO | ■ Connettivo lineare su rete idrografica |
| ···· GREENWAY | ■ Core |
| — PRIMARIO | ■ Stepping stones |
| - - - SECONDARIO | DIRETTRICI DI CONNETTIVITA |
| | — Muscardinus avellanarius |

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

Il territorio comunale in particolare si trova lungo la fascia delle risorgive, la zona di transizione tra l'alta e la bassa pianura friulana, dove le acque, che scorrevano sotterranee sotto i suoli permeabili dell'alta pianura, incontrando formazioni argillose sempre più superficiali, emergono e danno origine appunto al fenomeno della risorgenza. In questa zona quindi le acque escono dal suolo attraverso olle e fontanili, si organizzano in piccoli rivoli che a loro volta confluiscono in rogge che unendosi formano dei veri e propri fiumi. Queste aree hanno quindi delle caratteristiche ecologiche peculiari che hanno favorito lo svilupparsi di diversi tipi di vegetazione, nonché specifici pattern di utilizzo delle risorse. L'alta pianura è l'area che ha subito le più profonde trasformazioni da parte dell'uomo, tanto da non poter trovare in essa la presenza di alcuna formazione nemorale originale. Importanti sono invece i prati-pascoli che si sono formati su questi suoli poveri, i cosiddetti magredi che si sviluppano soprattutto nella zona della confluenza dei fiumi Cellina-Meduna, in alcuni punti lungo il Tagliamento ed in altre zone residuali dell'alta pianura (Campofornido, Firmano etc.). Questi prati hanno un'elevata valenza ambientale visto il loro alto grado di biodiversità; e spesso sono ricchi di orchidacee e di specie endemiche (*Brassica glabrescens*) e rare (*Crambe tataria*). Lungo la fascia delle risorgive (che va dalle propaggini delle Prealpi Carniche fino al Monfalconese) si sviluppa una vegetazione di tipo palustre strettamente legata alla abbondante presenza dell'acqua ed ai suoli tipicamente torbosi. In queste particolari condizioni ecologiche si costituiscono diversi tipi di cenosi: nei punti veri e propri di risorgenza (olle) la specie più favorita è *Cladium mariscus* che forma una cintura attorno ad esse. Nella parte più depressa, dove l'acqua ristagna o corre in modo laminare molto lentamente, si forma la vera e propria torbiera bassa alcalina (*Erucastrum-Schoenetum nigricantis*) ricca di stenoendemismi (*Armeria helodes*, *Erucastrum palustre*). In posizione più rialzata si trovano i molinieti (*Plantago altissimaeMolinietum caeruleae*), prati da sfalcio umidi, mentre dove oramai l'acqua si fa meno presente si formano dei brometi, prati magri al cui interno è possibile trovare nelle posizioni più secche lembi di calluneti (*Chamaecytisus hirsutus-Callunetum*). Su questi suoli umidi e torbosi la formazione nemorale prevalente è quella costituita dall'ontano nero. Questi sistemi, oramai molto residuali, sono anche in forte contrazione a causa dei fenomeni naturali sia di interrimento che di incespugliamento. La bassa pianura era caratterizzata da vaste superfici boscate di cui ora rimangono pochi lembi. Si tratta di quercu-carpineti (*Asparagus tenuifolius-Quercetum roboris*) mesici che si sviluppano su suoli minerali che risentono ancora dell'influenza della falda. Nei punti più depressi dove la falda affiora si possono formare dei frassineti quasi puri a *Fraxinus angustifolia* subsp. *oxycarpa*. Attorno a queste formazioni naturali e prossimo-naturali si estendono le grandi monoculture intensive di cereali, piantagioni di pioppi, alcuni frutteti e vigneti che hanno semplificato fortemente il paesaggio di tutta la pianura friulana.

Gli Habitat Corinne Biotops elencati per macrocategorie che si riscontrano nel territorio sono:

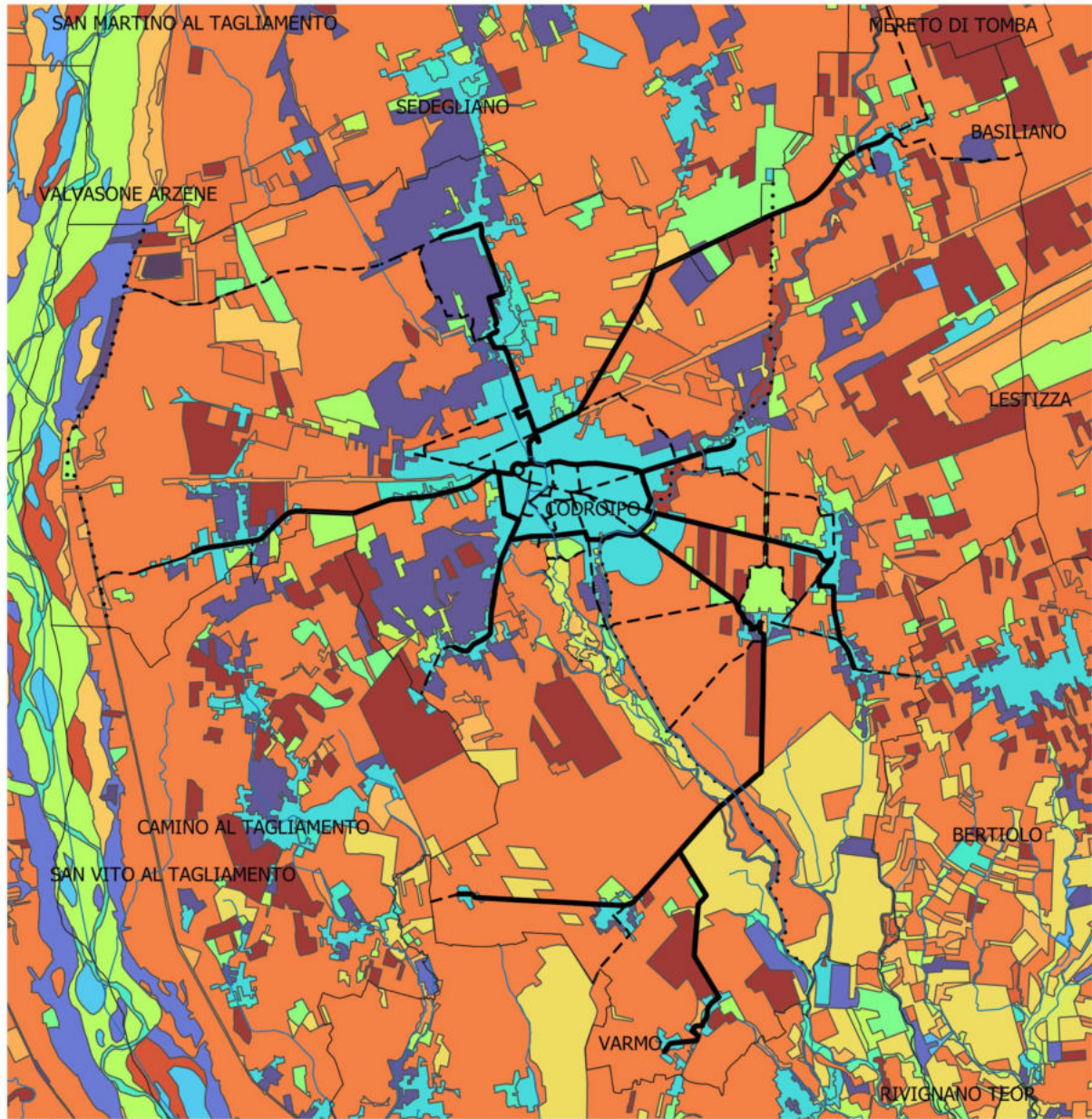
- **22 Acque ferme**

- **24 Acque correnti**

Vengono tenute distinte le acque fluviali in senso stretto e le sponde dei fiumi. Non è possibile tenere distinta la vegetazione delle acque correnti che di solito è limitata a corsi d'acqua di dimensioni ridotte (come i fiumi di risorgiva) (24.4).

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

- **31 Brughiere e cespuglieti**
È una capitolo molto ampio e complesso in quanto include sia cespuglieti che rappresentano stadi di incespugliamento (31.8) sia cespuglieti primari e/o stadi durevoli (31.4) per cui le interpretazioni e le considerazioni sono differenti.
- **34 Pascoli calcarei secchi e steppe**
Sono qui inclusi tutti i pascoli secondari, sia emicriptofitici sia terofitici, diffusi in tutto il territorio nazionale su substrati calcarei. Molto spesso si trovano oggi in abbandono ed interessati da fenomeni secondari di incespugliamento. Le situazioni dinamiche vanno di volta in volta valutate in modo da definire un limite tra pascoli degradati e cespuglieti.
- **44 Boschi e cespuglieti alluviali e umidi**
Si tratta di formazioni alto-arbustive ed arboree dipendenti da una buona disponibilità idrica, almeno in alcuni periodi dell'anno. Se si escludono alcuni saliceti ripariali, si tratta quasi sempre di lembi ridotti o di formazioni lineari. Data la loro rilevanza ecologica, ove possibile, vanno cartografati.
- **54 Paludi, torbiere di transizione e sorgenti**
- **81 Prati permanenti**
Si tratta di parti mono o polifitici seminati e gestiti dall'uomo. Le pratiche colturali tendono a mantenere bassa la partecipazione di specie. Esempi sono le praterie a *Dactylis glomerata* e *Lolium multiflorum*. Non è sempre facile la distinzione rispetto alle tipologie degli arrenatereti e dei cinosureti.
- **82 Coltivi**
La realtà italiana è estremamente articolata nel tipo di sistemi agricoli presenti. Sono qui considerate tutte le principali coltivazioni erbacee (seminativi) Si passa da sistemi altamente meccanizzati ed intensivi delle pianure principali, alle aree marginali. La suddivisione proposta cerca di separare i sistemi di tipo intensivo da quelli di tipo estensivo anche sulla base di una valutazione successiva.
- **83 Frutteti, vigneti e piantagioni arboree**
Sono qui inclusi i principali tipi di coltivazioni legnose ad alto e medio fusto.
- **85 Parchi urbani e giardini**
- **86 Città, paesi e siti industriali**
- **89 Lagune industriali e canali artificiali**
Si tratta di tutti i bacini interni o costieri del tutto artificiali e quindi privi di specie vegetali, ma possibile rifugio per alcuni uccelli acquatici.



Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

□ Confini comunali
— PPR Corsi d'acqua

PROGETTO

···· GREENWAY

— PRIMARIO

- - - SECONDARIO

Habitat Corinne Biotopes

- 22.1Acque ferme prive di vegetazione
- 22.42Vegetazione radicante sommersa
- 24.13Corsi d'acqua: fascia del temolo
- 24.21Greti privi di vegetazione
- 24.221cVegetazione erbacea delle ghiaie del basso corso dei fiumi con numerose specie ruderali
- 24.4Vegetazione sommersa delle acque correnti
- 31.881Cespuglieti a *Juniperus communis*
- 31.8A2Cespuglieti termofili a rovi
- 31.8B Cespuglieti e siepi submediterranei sudorientali
- 31.8hMantelli dei suoli igrofilo a salici e *Viburnum opulus*
- 34.752bPrati aridi submediterranei xerofili planiziali e prealpini
- 34.753bPrati aridi submediterranei xero-mesofili planiziali e prealpini
- 37.31Praterie igrofile con *Molinia caerulea*
- 38.2Prati da sfalcio planiziali e collinari
- 44.112Cespuglieti ripariali con salici e *Hippophae fluviatilis*
- 44.13Gallerie ripariali e boschi palustri a *Salix alba*
- 44.431Foreste illiriche allagate di frassini, querce e ontani
- 44.614Boscaglie ripariali a galleria di pioppo italiano
- 44.911Ontanete meso-eutrofiche a *Alnus glutinosa*
- 44.92Cespuglieti e boscaglie igrofile con *Salix cinerea*
- 54.21Torbiere planiziali a *Schoenus nigricans*
- 81Prati permanenti
- 82.1Seminativi intensivi e continui
- 82.2Aree agricole con elementi naturali residui
- 82.3Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi
- 83.15Frutteti
- 83.21Vigneti
- 83.321Piantagioni di pioppo canadese
- 83.324Robinieti
- 83.325Impianti di latifoglie
- 85.1Grandi Parchi
- 86.1Citt , Centri abitati
- 86.3Siti industriali attivi
- 87.2aAmorfeti
- 87.2cFormazioni ruderali con specie autoctone

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

e) Paesaggio

La realizzazione di una rete ciclistica diffusa persegue l'obiettivo di favorire la fruizione dei diversi paesaggi che caratterizzano l'ambito attraverso percorsi funzionali, completando e connettendo i diversi segmenti esistenti sia di livello regionale che locale, evitando esiti disomogenei nei diversi territori, con l'obiettivo di incentivare la fruibilità dei paesaggi fluviali attraverso la cura della vegetazione ripariale e il mantenimento di varchi visuali verso l'entroterra. Si ritiene dunque che il piano possa incidere positivamente sul paesaggio.

f) Patrimonio culturale (anche architettonico e archeologico) e beni materiali

Il Biciplan persegue la valorizzazione del patrimonio culturale tramite:

- il riconoscimento e la connessione dei beni culturali strutturanti l'ambito e in particolare la rete dei castellieri, delle ville venete, dei centri urbani e borghi storici;
- il riconoscimento, la preservazione e valorizzazione delle zone di interesse archeologico comprendenti significative testimonianze di età protostorica, rappresentate dai castellieri
- la gestione sostenibile dei paesaggi rurali, in funzione della loro salvaguardia e valorizzazione, nonché le tipologie architettoniche storiche conservate ed i morfotipi insediativi locali;

Il presente piano è inoltre conforme alle indicazioni del Piano Paesaggistico Regionale.

g) Salute umana

Il Biciplan come da normativa di riferimento (Legge del 23 febbraio 2018 n. 8) promuove il miglioramento della qualità della vita e della salute della collettività tramite il potenziamento dell'uso della bicicletta e quindi la predisposizione ad un maggior esercizio fisico, una conseguente minor esposizione all'inquinamento acustico ed atmosferico dei veicoli motorizzati, una ridotta probabilità di incorrere in incidenti stradali e una maggior occasione di socializzazione grazie alla previsione di nuovi servizi quali aree di sosta o ristoro.

h) Traffico e viabilità

Il Biciplan si prefigura di:

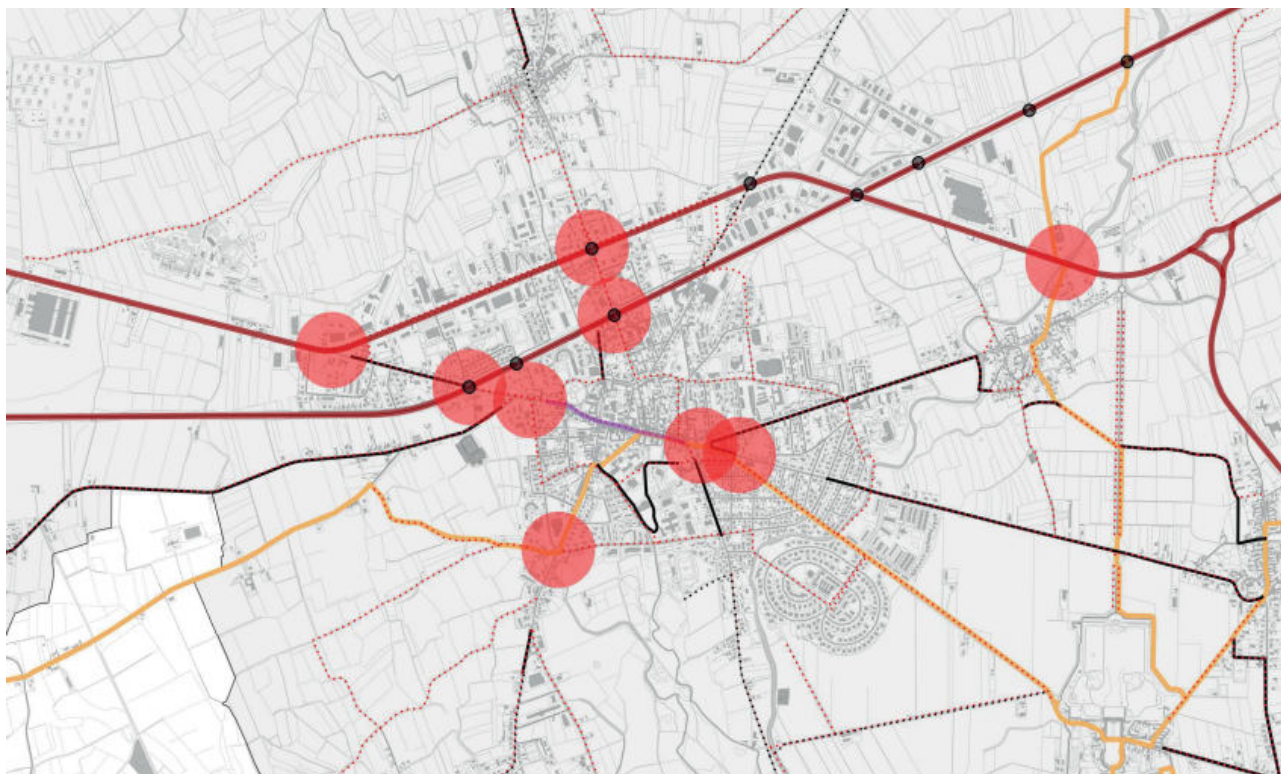
- migliorare la rete viabilistica dell'area in merito a larghezza della sezione, promiscuità di utenza, interferenze, segnaletica e sicurezza;
- risolvere la mancanza (anche se in previsione) di alcuni tratti di collegamento verso centri e attrattori meridionali (Codroipo-Iutizzo, Codroipo-Parco delle Risorgive) e la criticità degli attraversamenti ciclabili nel centro di Codroipo e lungo la **S.S. 13 "Pontebbana"**, che taglia il

territorio comunale nella parte settentrionale di Codroipo e costituisce l'asse stradale a più elevato scorrimento;

- risolvere casi di attraversamenti di crocevia o rotonde.

Il piano predispone inoltre zone a 30 km/h e a 50 km/h e dispositivi di moderazione del traffico.

Si può concludere dunque che l'impatto del Biciplan nell'ambito della mobilità sia positivo e conforme alle indicazioni stabilite dalle normative regionali, nazionali e comunitarie in materia.



Rete comunale

- rete ciclabile realizzata
- rete ciclabile in fase di progettazione
- rete ciclabile pianificata PRGC



Rete sovracomunale

- piano provinciale delle piste ciclabili (Prov. di Udine)
- ciclabili RECIR - PREMOCI 2022



- tratto ciclabile critico
- cesure lineari
- attraversamenti
- varchi
- alvei
- comune
- limite comune
- ferrovia



estratto tavola di analisi n. 3 "Sistema della ciclabilità esistente e pianificata, tratti critici, cesure, attraversamenti e varchi"

B2.2) Carattere cumulativo degli impatti

Non si rilevano possibili interazioni dirette o indirette tra più azioni o previsioni contenute nel piano o con pressioni di altra origine che agiscono sullo stesso ambito di influenza territoriale/componente ambientale del piano.

B2.3) Natura transfrontaliera degli impatti

Si ritiene che gli effetti del piano possano avere una natura intercomunale, in quanto la rete portante del Biciplan collega tutte le frazioni al capoluogo e questo agli altri comuni contermini e quindi anche alla rete di area più vasta riferita al contesto territoriale del Medio Friuli.

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

Come già evidenziato alle lettere g) e h) del punto B2.1) non si rilevano rischi di tale natura.

B2.5) Entità ed estensione nello spazio degli impatti

Come riscontrato nel punto B2.3) gli impatti del piano, se esistenti, potrebbero avere una estensione intercomunale.

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

Il territorio comunale, come verrà descritto successivamente, presenta diverse aree di interesse ambientale quali:

- ZSC IT3320026 **Risorgive dello Stella**, ricadente nei comuni di Bertiole, Codroipo, Rivignano, Talmassons;
- Biotopo naturale regionale (LR 42/1996): Risorgive di Codroipo
- A.R.I.A. N. 8 - Fiume Tagliamento (art.17, comma 1, NTA del PRGC)
- Bosco Ripario lungo il Torrente Corno (art.17, comma 1, NTA del PRGC);
- Rivalon del ponte di Jutizzo (art.17, comma 1, NTA del PRGC);
- Laghetto porto di San Martino (art.17, comma 1, NTA del PRGC);
- Prati stabili di cui alla L.R. 29 aprile 2005 n. 9 "Norme regionali per la tutela dei prati stabili".

Si rimanda al punto B 2.8) per quanto riguarda le analisi sulla vulnerabilità dell'area basata sullo studio del valore ecologico, della sensibilità ecologica, della pressione antropica e della fragilità ambientale. Si allega la tavola di analisi 1.1 per quanto riguarda il patrimonio culturale, dove vengono illustrate le cente, le aree a rischio archeologico e quelle di interesse archeologico.

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

Per valutare i livelli di qualità ambientale ed i valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo vengono considerati i seguenti elementi ineriti nella tabella che segue:

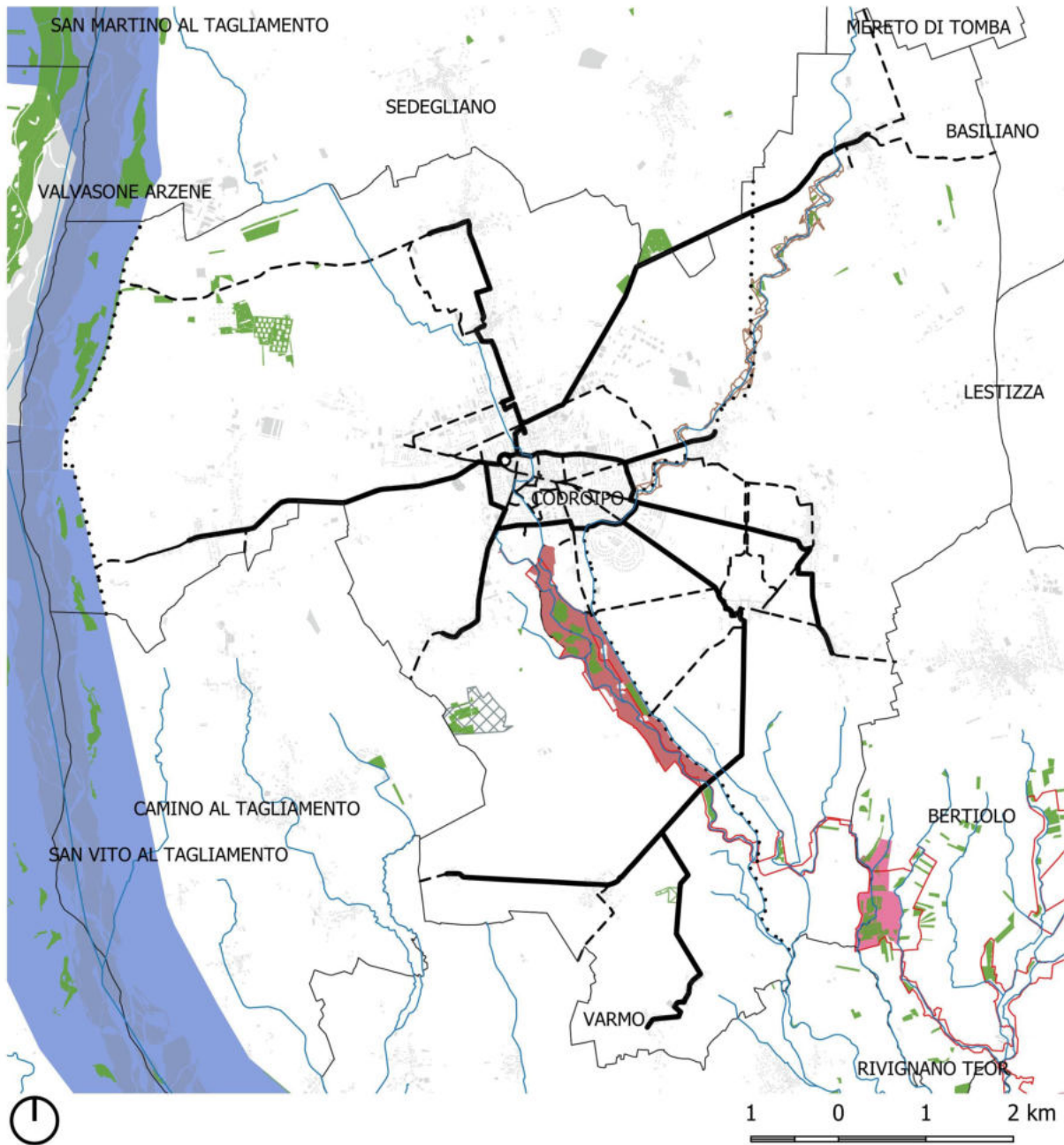
ELEMENTI DI VERIFICA	SI	NO
Presenza di vincoli paesaggistici/ambientali e prossimità a siti della rete natura 2000	x	
La zona ha valenza territoriale e può costituire ecosistema autoctono	x	
Presenza di specie floristiche di interesse comunitario	x	
Modificazione o alterazione del regime idrico		x
Immissione di inquinanti nella falda idrica		x
Produzione di inquinamento sonoro		x
Produzione di inquinamento luminoso		x
Impiego di materiali da costruzione non compatibili		x
Utilizzo di sistemi di produzione di energia mediante fonti rinnovabili	x	
Adozione di accorgimenti ed impianti mirati al risparmio energetico	x	

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

Nel comune di Codroipo i siti protetti intercettati dal Biciplan sono stati elencati al paragrafo B2.6).

Il Biciplan intercetta tali aree, ma non produce, effetti significativi su di essi, come già dimostrato nel punto B2.1).

Si può dunque concludere, in base alle analisi sopracitate, che le azioni previste dal Biciplan non vanno ad inficiare negativamente sul paesaggio e sul patrimonio culturale.




Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

 Confini comunali


 EDIFICATO


Natura 2000 ZSC/SIC

 Risorgive dello Stella

 Prati stabili naturali


Biotopi naturali

 Risorgive di Codroipo


 Roggia Ribosa di Bertiole e Lonca

 RIVALON DEL PONTE di Jutizzo

 LAGHETTO PORTO di San Martino

 BOSCO RIPARIO lungo il Torrente Corno

A.R.I.A. BUR - Aree di Rilevante Interesse Ambientale

 N. 8 FIUME TAGLIAMENTO

Si riportano di seguito le carte relative rispettivamente a:

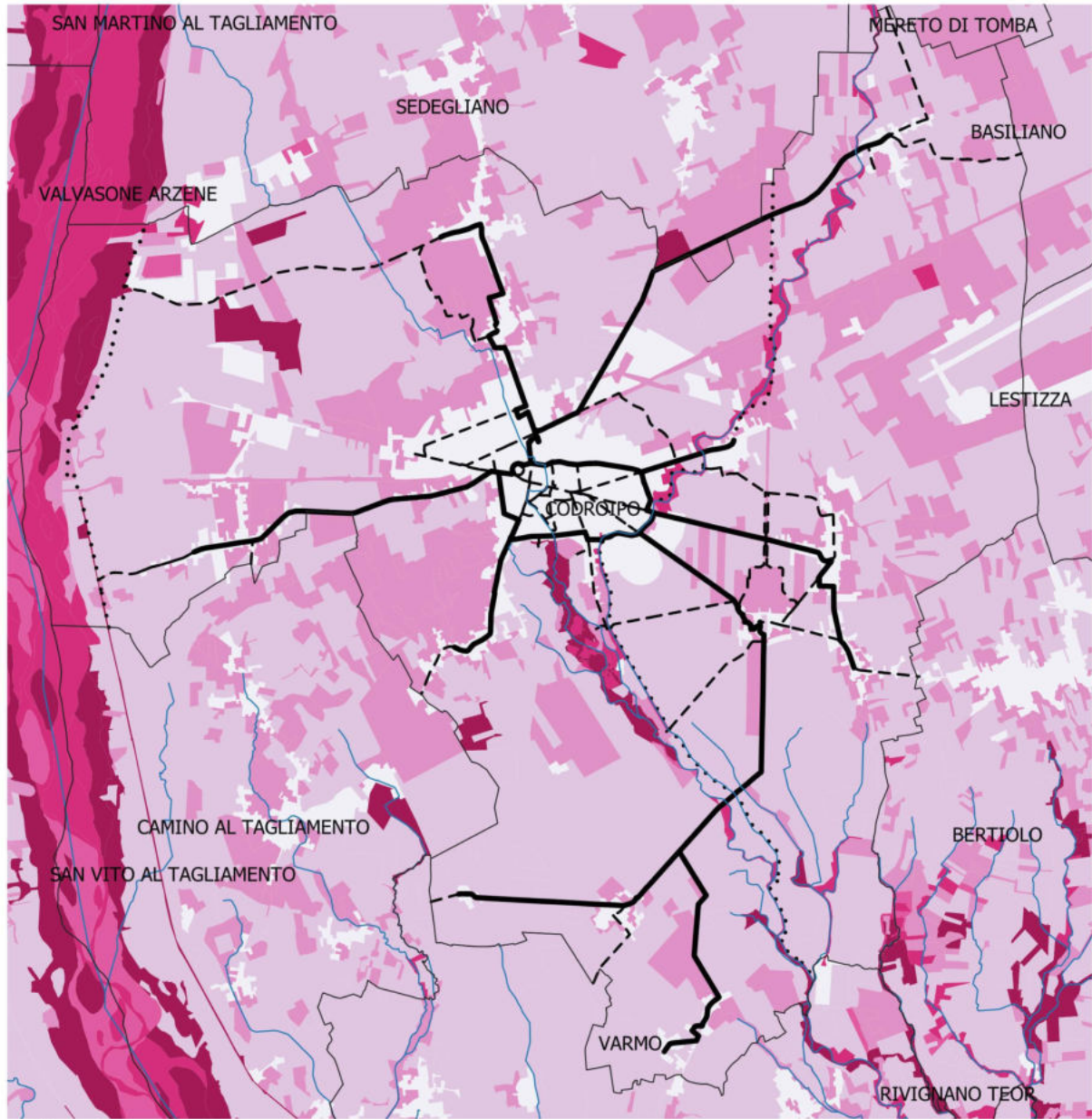
- i. valore ecologico
- ii. sensibilità ecologica
- iii. pressione antropica
- iv. fragilità ambientale

I. Valore ecologico

Il valore ecologico è correlato al mantenimento dell'integrità/identità di un habitat o di un ecosistema e tiene conto di alcuni parametri quali:

- la presenza di aree e habitat istituzionalmente segnalate e in qualche misura già vincolate da forme di tutela;
- gli elementi di biodiversità che caratterizzano i biotopi;
- i parametri strutturali riferiti alle dimensioni, alla diffusione e alle forme dei biotopi.

Si può quindi affermare che la rete ciclabile primaria per la quasi totalità della sua lunghezza si sviluppa in aree a basso-molto basso valore ecologico. La rete ciclabile secondaria invece per alcuni tratti passa in aree a molto alto-alto valore ecologico, in quanto ricadenti all'interno della **ZSC IT3320026 Risorgive dello Stella**.

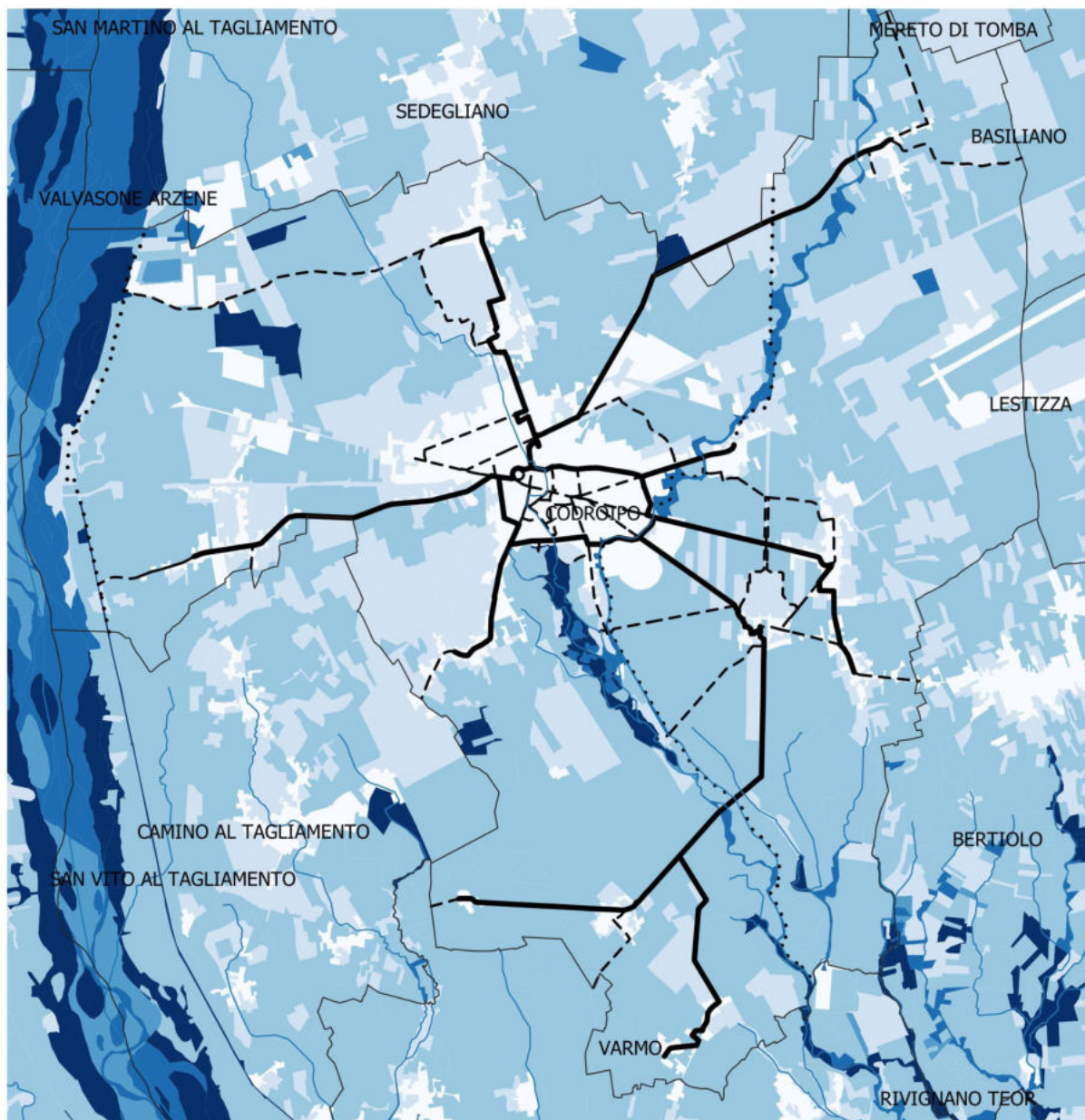


Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

II. Sensibilità ecologica

La stima della Sensibilità ecologica è volta a mostrare quanto un biotopo è soggetto al rischio di degrado, o perchè popolato da specie animali e vegetali incluse negli elenchi delle specie a rischio di estinzione, oppure per caratteristiche strutturali. In questo senso la sensibilità esprime la vulnerabilità o meglio la predisposizione intrinseca di un biotopo a subire un danno, indipendentemente dalle pressioni di natura antropica cui esso è sottoposto. (Ratcliffe, 1971; Ratcliffe, 1977; APAT Manuale n.30/2004). Anche gli indicatori utilizzati per la stima della Sensibilità ecologica sono riconducibili alle tre categorie precedentemente descritte per il calcolo del Valore ecologico; ne ricalcano i contenuti, ma mirano ad evidenziare i fattori di vulnerabilità.

Per lo stesso motivo anche in questo caso si può quindi affermare che la rete ciclabile primaria per la quasi totalità della sua lunghezza si sviluppa in aree a basso-molto basso valore di sensibilità ecologica. La rete ciclabile secondaria invece per alcuni tratti passa in aree a molto alto-alto valore di sensibilità ecologica, in quanto ricadenti all'interno della ZSC **IT3320026 Risorgive dello Stella**.



1 0 1 2 km

- | | |
|---------------------|---|
| □ Confini comunali | CARTA DELLA SENSIBILITA' ECOLOGICA |
| — PPR Corsi d'acqua | ■ Molto alta |
| PROGETTO | ■ Alta |
| GREENWAY | ■ Media |
| — PRIMARIO | ■ Molto bassa |
| - - - SECONDARIO | ■ Bassa |
| | ■ Edificato |

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

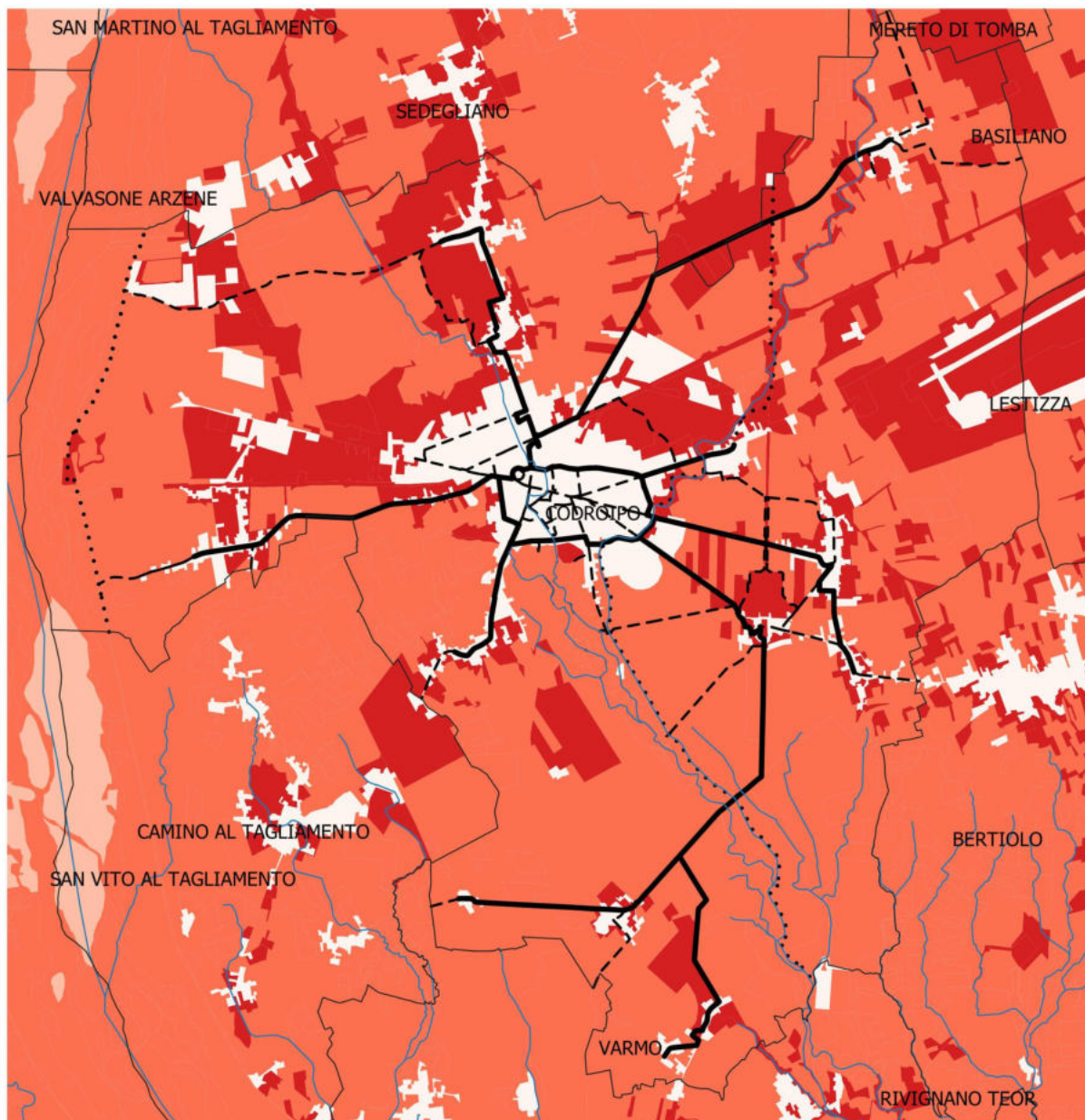
III. Pressione antropica

La pressione antropica viene intesa come il disturbo, cioè il complesso delle interferenze prodotte dalle opere e dalle presenze/attività umane sull'ambiente che possono alterare gli aspetti strutturali/funzionali di un ecosistema. Si stimano le interferenze maggiori dovute a:

- frammentazione di un biotopo prodotta dalla rete viaria;
- adiacenza con aree ad uso agricolo, urbano ed industriale;
- propagazione del disturbo antropico.

Gli effetti dell'inquinamento da attività agricole, zootecniche e industriali non sono stimati in modo diretto poiché i dati Istat, disponibili per l'intero territorio nazionale, forniscono informazioni a livello comunale o provinciale e il loro utilizzo, rapportato a livello di biotopo, comporterebbe approssimazioni eccessive, tali da compromettere la veridicità del risultato.

La rete ciclabile si snoda in modo intervallato all'interno di aree a medio e alto valore di pressione antropica, considerando i fattori sopraelencati.



- | | |
|---------------------|--|
| □ Confini comunali | CARTA DELLA PRESSIONE ANTROPICA |
| — PPR Corsi d'acqua | ■ Alta |
| PROGETTO | ■ Media |
| ···· GREENWAY | ■ Bassa |
| — PRIMARIO | ■ Edificato |
| - - - SECONDARIO | |

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

IV. Fragilità ambientale

La fragilità ambientale esprime la predisposizione di un territorio al rischio di subire alterazione o perdita della sua identità qualora sottoposto ad un elevato grado di pressione antropica su di esso insistente. La Fragilità Ambientale non deriva da un algoritmo matematico, ma dalla combinazione della Pressione Antropica con la Sensibilità Ecologica, secondo una matrice che mette in relazione le rispettive classi, combinate nel seguente modo:

		SENSIBILITÀ ECOLOGICA				
		Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto alta
PRESSIONE ANTROPICA	Molto bassa	Molto bassa	Molto bassa	Molto bassa	Bassa	Media
	Bassa	Molto bassa	Bassa	Bassa	Media	Alta
	Media	Molto bassa	Bassa	Media	Alta	Molto alta
	Alta	Bassa	Media	Alta	Alta	Molto alta
	Molto alta	Media	Alta	Molto alta	Molto alta	Molto alta

Ai fini dell'interpretazione dei risultati, si tenga presente che, mentre per il Valore ecologico le più importanti valenze naturali ricadono nella classe 'molto alta', per quel che riguarda la Sensibilità Ecologica e la Pressione Antropica, sono da considerarsi migliori, dal punto di vista ecologico, le condizioni dei biotopi ricadenti nella classe 'molto bassa'.



- | | |
|---------------------|---|
| □ Confini comunali | CARTA DELLA FRAGILITA AMBIENTALE |
| — PPR Corsi d'acqua | ■ Molto alta |
| PROGETTO | ■ Alta |
| ···· GREENWAY | ■ Media |
| — PRIMARIO | ■ Bassa |
| - - - SECONDARIO | ■ Molto bassa |
| | ■ Edificato |

Biciplan del Comune di Codroipo (UD)
Rapporto ambientale preliminare

B2.8) Possibili effetti significativi sull'ambiente derivanti dall' attuazione del piano

Al termine delle analisi condotte, si propone una matrice di valutazione riassuntiva del Biciplan di Codroipo.

Componenti ambientali								
Matrice di valutazione del piano	Aria	Clima	Acqua	Suolo e sottosuolo	Biodiversità e aree naturali	Inquinanti fisici (rumore)	Economia e società	Pianificazione e vincoli
Scelte di piano	Nessun impatto	Nessun impatto	Nessun impatto	Nessun impatto	Impatto positivo	Impatto potenzialmente positivo	Impatto positivo	Impatto positivo

Tabella con matrice di valutazione

C. CONCLUSIONI

Dopo aver analizzato gli impatti sulle componenti ambientali e valutato il valore e la vulnerabilità dell'area, si può concludere che il Biciplan si presenta come uno strumento che complessivamente incide positivamente sul territorio, in quanto favorisce una mobilità lenta e sostenibile, a discapito del traffico motorizzato, permette un collegamento con i territori limitrofi e una valorizzazione e promozione del territorio stesso, favorendo la conoscenza e la vicinanza delle aree naturali, la socialità e il benessere della popolazione. In conclusione, sulla base delle considerazioni sopra esposte, tenendo conto dei criteri di cui all'allegato I del d.lgs. 152/2006, si valuta che il piano non produca impatti negativi significativi sull'ambiente. Pertanto non si ritiene necessario assoggettarlo a procedura di V.A.S. completa.