

PROGETTO PER LA REALIZZAZIONE DEL POLO INTERMODALE ANNESSO ALL'AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI

fase di progettazione:

progetto preliminare

luogo dei lavori:

Via Aquileia, n. 46 - Ronchi dei Legionari

numero tavola:

PA

nome della tavola:

Prefattibilità Ambientale

data di creazione:

22 novembre 2012

scala di rappresentazione:

-

progetto:

Ufficio di Piano Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Ing. Stefano Guerriero
Ing. Ermanno Simonati
Dott.ssa Sara Bragato

Progettazione Generale

Professionisti esterni

Arch. Pietro Cordara
Geom. Giuseppe Nicoli
Dott. Pietro Riavez
Geol. Liliana Sambo

Relazione Paesaggistica
Rilievo
Relazione Archeologica preliminare
Relazione Geologica

responsabile unico del procedimento:

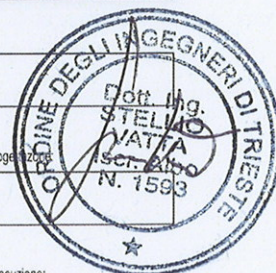
Ing. Stelio Vatta

coordinatore della sicurezza in fase di progettazione:

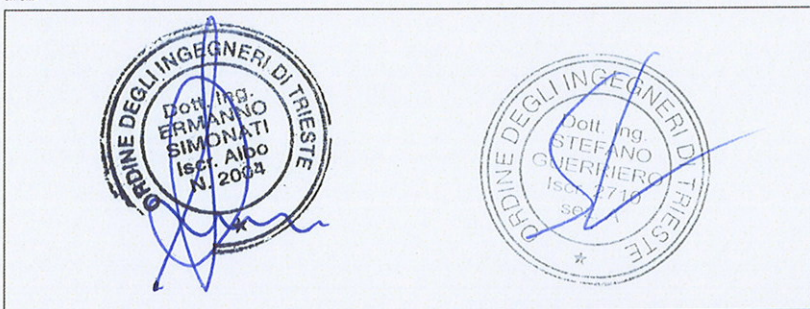
Ing. Stefano Guerriero

coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione:

direttore lavori:



timbrati:



revisioni:

numero	descrizione	data
01	approfondimenti	18.04.2013
02		
03	approfondimenti	30.08.2013

Indice generale

1 compatibilità dell'intervento in relazione agli strumenti di pianificazione	3
pianificazione generale	3
piani di settore:	3
ambiente	3
trasporti	3
grandi opere di viabilità	3
rete ferroviaria	3
inquinamento	4
2 effetti ambientali e sulla salute	5
inquinamento acustico	5
inquinamento atmosferico	5
effetti dell'accessibilità al sistema aeroportuale	5
effetti della realizzazione del polo intermodale	5
2.1 analisi degli impatti	6
atmosfera	6
ambiente idrico	7
suolo e sottosuolo	7
flora e fauna	7
salute pubblica	8
paesaggio	8
traffico	8
rumore	8
3 minimizzazione dell'impatto ambientale in relazione alla localizzazione e alle alternative progettuali	9
4 misure di compensazione ambientale	9
4.1 mitigazioni connesse alla presenza di superfici impermeabili	9
4.2 mitigazioni antirumore	10
4.3 mitigazioni volte alla riduzione dei consumi energetici	10
5 norme di tutela ambientale vigenti e criteri tecnici adottati	11
5.1 zone di tutela dei corpi idrici	11
zone di tutela assoluta	11
zona di rispetto	11
5.2 vincolo paesaggistico	11
5.3 zona di tutela D, riferita al piano di rischio	12
regolamento costruzione aeroporti ENAC	12
5.4 vincoli idrogeologici	12
5.5 piani di gestione rete Natura 2000	12

6 conclusioni..... 13

1 compatibilità dell'intervento in relazione agli strumenti di pianificazione

Dal punto di vista delle previsioni pianificatorie l'intervento è stato studiato coerentemente agli indirizzi contenuti nei seguenti strumenti urbanistici:

pianificazione generale

Piano Urbanistico Regionale Generale PURG approvato con DPGR n° 0826/Pres. del 15 settembre 1978;

Piano Regolatore Generale Comunale approvato con DPGR n° 0358/Pres del 30 ottobre 1997;

Variante Generale al PRGC approvato con Deliberazione Consiliare n° 2 del 7 marzo 2012 e in attesa di esecutività successiva alla pubblicazione sul BUR;

Piano Rischio Aeroportuale del Comune di Ronchi dei Legionari ai sensi dell' art. 707 del codice della navigazione parte Aeronautica approvato con Deliberazione Consiliare n°1 del 26 gennaio 2010;

piani di settore:

ambiente

Piano di miglioramento della qualità dell'aria, approvato con decreto del Presidente n° 124 dd 31 maggio 2010

Piani di gestione rete natura 2000, con particolare riferimento al S.I.C. Carso Triestino e Goriziano e alla Z.P.S. Aree carsiche del Frilui Venezia Giulia

trasporti

Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica approvato con Decreto del Presidente n° 300 del 16 dicembre 2011;

Piano Regionale per il trasporto Pubblico Locale approvato con DGR n°3377del 20 novembre 1998;

Piano di sviluppo Aeroportuale 2010 – 2024 (prot. Enac n. 11758/DIRGEN/PROT del 19 febbraio 2010 e successivo Nulla osta tecnico (prot. Enac 0095229/ENAC/CIA del 16 agosto 2010);

Piano del Traffico Intercomunale approvata con Deliberazione Consiliare del Comune di Ronchi dei Legionari n. 33 del 27 settembre 2010;

grandi opere di viabilità

Al momento attuale è in corso di attuazione un importante programma di riqualificazione della rete stradale e autostradale regionale, finanziata dallo Stato con la legge 443 del 2001 (Legge Obiettivo) e con i fondi del bilancio, dalla Regione con i fondi del bilancio triennale a partire dall'anno 2004, e dalla concessionaria autostradale Autovie Venete.

Le opere più rilevanti ai fini dell'ambito di studio sono le seguenti:

allargamento a tre corsie dell'autostrada A4 tra Villesse e Quarto d'Altino;

adeguamento alle caratteristiche autostradali del RA17 Villesse – Gorizia;

realizzazione dei collegamenti veloci tra il casello di Palmanova sulla A4, la zona della

sedia presso San Giovanni al Natisone e l'interporto di Cervignano del Friuli;
proseguimento della SS 677, A4 - SS 14, fino alla SP 19, Monfalcone - Grado;

rete ferroviaria

Dal punto di vista dell'infrastruttura ferroviaria si è tenuto conto del Progetto preliminare nuova linea AV/AC Venezia - Trieste tratta Ronchi dei Legionari - Trieste

inquinamento

L'area di studio non ricade nei perimetri dei Siti di interesse nazionale

Come già indicato nell'elaborato RI Relazione Illustrativa, il progetto risulta coerente con il quadro programmatico della pianificazione alla scala locale e regionale.

2 effetti ambientali e sulla salute

Il sistema aeroportuale esercita una pressione rilevante dal punto di vista ambientale sul territorio di Ronchi, gli effetti più importanti rilevabili riguardano:

inquinamento acustico

Il trasporto aereo, deve generalmente fare fronte a maggiori problemi di accettabilità, in particolare da parte dei cittadini che risiedono in prossimità di aeroporti e sono esposti all'inquinamento acustico, anche se la zona di influenza può estendersi ai cosiddetti "corridoi di sorvolo", specie per gli aeroporti più importanti. Per tale rumore la sorgente principale è rappresentata dai motori d'aereo, specie durante la fase di atterraggio e di decollo, in particolare durante quest'ultima operazione esso può raggiungere i livelli più elevati di intensità. Le innovazioni in campo tecnologico e la messa al bando degli aerei più datati, ancora non risparmiano i residenti dei dintorni aeroportuali dai disturbi causati dall'inquinamento acustico.

inquinamento atmosferico

produzione di emissioni inquinanti in atmosfera.

Gli aerei commerciali volando generalmente ad un'altitudine di crociera compresa tra i 8 e 13 km, emettono gas e particelle che alterano la composizione dell'atmosfera e contribuiscono a provocare i cambiamenti climatici. In particolare consideriamo come principali inquinanti atmosferici:

Biossido di carbonio (CO₂), il principale gas serra, poiché viene emesso in grandi quantità e ha lunghi tempi di permanenza nell'atmosfera.

Ossidi di azoto (NO_x), hanno due effetti indiretti sul clima. Producono ozono sotto l'azione della luce solare, ma riducono anche la concentrazione atmosferica ambientale di metano. Sia l'ozono che il metano sono due gas dal potente effetto serra.

Particelle di solfati e fuliggine: esercitano un effetto diretto molto minore di altre emissioni degli aeromobili. La fuliggine assorbe calore ed ha un effetto riscaldante; le particelle di solfati riflettono le radiazioni solari e producono un lieve effetto refrigerante. Esse possono inoltre influenzare la formazione di nubi e le loro proprietà.

Da recenti rilevamenti, si può ritenere non rilevante il contributo del movimento delle aeromobili a terra sull'inquinamento atmosferico a livello del suolo.

effetti dell'accessibilità al sistema aeroportuale

Il potenziamento dell'accessibilità all'aeroporto può verosimilmente comportare un aumento del numero dei passeggeri e conseguentemente dei voli, contribuendo ad aumentare gli effetti da inquinamento atmosferico ed acustico degli aeromobili; le attuali previsioni di traffico a lungo termine (arco temporale 2012 – 2024), elaborate per il Contratto di Programma ENAC, stimano in 20.000 l'incremento atteso di passeggeri/anno, valore che potrebbe essere comunque influenzato da particolari e nuove situazioni di mercato.

effetti della realizzazione del polo intermodale

Il polo intermodale inteso in termini di infrastruttura a servizio del trasporto pubblico locale

genererà anche un impatto sicuramente positivo sull'ambiente e sulla salute, dovuto alla riduzione delle emissioni gassose derivante da un minor impiego complessivo dei mezzi adibiti a trasporto stradale rispetto a quello ferroviario.

Tale esternalità positiva rappresenta un punto di coerenza con uno degli obiettivi prioritari dell'Unione Europea nell'individuazione dei Corridoi trasportistici Europei, ovvero quello di un progressivo passaggio da sistemi di trasporto che attualmente sono largamente utilizzati ad altri, meno invasivi dal punto di vista ambientale e attualmente poco utilizzati per evidenti motivi di economicità e di efficienza, ma strettamente necessari in un contesto di sviluppo sostenibile relativo al medio-lungo periodo.

I benefici del progetto nel suo complesso sono, pertanto, correlati all'incremento dell'intermodalità e dell'utilizzo dei mezzi pubblici. A tal proposito, è possibile stimare la riduzione del costo generalizzato del trasporto per i flussi di traffico pendolare dalla macroarea verso Trieste, quantificando il risparmio in termini di tempo. Lo studio di fattibilità realizzato nel 2003, valutava una riduzione del costo medio degli spostamenti tra i Comuni interessati ed il Capoluogo regionale pari all'11%.

Per quanto attiene ai parametri ambientali, l'effetto del progetto è rilevante sia direttamente, in termini di riduzione di emissioni inquinanti correlata al previsto maggior utilizzo di modalità di trasporto ecocompatibili quale quella ferroviaria, sia indirettamente, in termini di minore usura delle infrastrutture stradali esistenti e, quindi, di minore incidentalità, minore consumo energetico, minori costi manutentivi della rete e di incremento dei livelli di sicurezza del traffico stradale.

Dalle stime effettuate, riguardo ai coefficienti di riempimento del parcheggio del Polo Intermodale, si può prevedere una riduzione di circa 500 flussi veicolari al giorno sulla direttrice Ronchi-Trieste per il primo anno di realizzazione dell'infrastruttura, che diverrebbero più di 1.000 dopo i primi 8 anni. Questo dato, se rapportato ai valori della tabella di "Conteggio parametrico delle emissioni CO₂ per modi di trasporto" (fonte ISPRA e TRENITALIA), porta ad una possibile riduzione delle emissioni di CO₂ pari a 99.680 g/km al giorno per il primo anno, per arrivare a 195.750 g/km al giorno all'ottavo anno. Occorre sottolineare che questa valutazione, ancorché soddisfacente, non tiene prudenzialmente conto della possibile ulteriore riduzione delle emissioni che deriverebbe dall'ipotetica eliminazione delle linee di trasporto pubblico su gomma concorrenziali al ferro e dalla conseguente convergenza delle linee su gomma verso la fermata ferroviaria del Polo Intermodale.

Da non trascurare inoltre tra i benefici derivanti dalla riduzione del costo generalizzato del trasporto, la minor necessità di realizzare o implementare la rete stradale, contenendo di conseguenza l'incremento del consumo di suolo e l'aumento delle superfici impermeabili, e contribuendo in ultima analisi al mantenimento dell'assetto idrogeologico del territorio.

Infine, si evidenzia come la nuova infrastruttura, in parallelo con una ottimizzazione, ristrutturazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico su ferro e su gomma, porterà ad un reale superamento delle criticità esistenti in termini di accessibilità stradale al capoluogo regionale di Trieste, che come noto, poggia su una rete autostradale (Ronchi – Lisert – Trieste, ovvero tratto finale della A4 Trieste – Venezia) e sulla strada costiera, già oggi in situazione di quasi totale saturazione.

2.1 analisi degli impatti

atmosfera

Considerato il quadro conoscitivo e le indicazioni contenute nel documento F “Relazione di verifica preventiva effetti significativi sull'ambiente (VAS) della variante generale adottata del PRGC di Ronchi dei Legionari l'opera proposta non presuppone:

aumenti della temperatura dell'aria in relazione ai nuovi insediamenti;

modificazione locale delle precipitazioni;

variazioni della direzione e intensità del venti prevalenti se non quelle derivanti dalle opere di mitigazione costituite da barriere verdi di cui al successivo punto 4.3

Per quanto riguarda la zonizzazione del Piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria, il Comune di Ronchi risulta compreso nelle zone di mantenimento per quanto riguarda le componenti di biossido di azoto e polveri sottili, le uniche criticità riguardano la presenza di Ozono, dato comune all'intero territorio regionale.

ambiente idrico

Gli impatti sulla componente idrica si possono riassumere in:

modificazioni del drenaggio superficiale conseguenti alla realizzazione dei parcheggi;

prelievi idrici dall'acquedotto per i servizi del Polo Intermodale e per gli usi sanitari e potabili;

scarico di effluenti liquidi provenienti dal complesso.

Le modificazioni del drenaggio superficiale portano ad una riduzione dell'infiltrazione delle acque meteoriche. Considerato che, come riportato nella relazione geologica, la falda viene alimentata principalmente dalle perdite del fiume Isonzo si ritiene poco rilevante tale aspetto, tuttavia si è ritenuto in ogni caso di individuare una serie di opere di mitigazione riportate al successivo punto 4.1.

Per ottimizzare l'utilizzo della risorsa idrica, ove possibile, si utilizzeranno acque non destinabili al consumo umano e, laddove possibile, sistemi a circuito chiuso; tali risorse idriche possono essere ottenute ottimizzando il sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche.

L'impianto di trattamento delle acque reflue risulta di dimensioni modeste, esse dovranno essere trattate e convogliate nelle forme e nei modi previsti dalla legislazione vigente.

Le interferenze dell'opera su tali componenti sono da considerarsi pertanto non significative.

suolo e sottosuolo

Il progetto, coerentemente alla natura dei suoli, prevede interventi di scavo limitati e superficiali. La terra di scavo per le fondazioni dell'edificio, sarà reimpiegata per la definizione dei dossi piantumati e dei parterre verdi aventi funzione di barriera acustica e visiva. In questo modo il volume di terra scavato sarà bilanciato da quello impiegato nel progetto. In fase realizzativa, i primi strati di terreno fertile derivanti dallo scavo verranno separati dai successivi strati sterili per poter essere riutilizzati a lavori ultimati come ultimo strato di terreno su cui effettuare la piantagione della vegetazione.

L'impatto su tale componente è da ritenersi non significativo in quanto il bilancio dei volumi movimentati è nullo.

flora e fauna

Attualmente le aree in esame risultano a destinazione agricola, il progetto, coerente con le indicazioni contenute nel PRGC del Comune di Ronchi, ne prevede la completa trasformazione; il sito inoltre è compreso tra due rilevanti infrastrutture quali la SS 14 e la linea ferroviaria e non riveste dal punto di vista faunistico un ruolo strategico, a questo si aggiungono le indicazioni dell'Enac volte a tutelare l'infrastruttura aeroportuale dai rischi che la fauna aviaria rappresenta per gli aereomobili, disincentivando interventi volti ad incrementarne la presenza.

L'impatto su tale componente è sicuramente rilevabile, ma non si può definire significativo, in termini di misure di compensazione vengono proposti gli interventi riportati ai punti 4.1 e 4.2 inerenti opere di contenimento del consumo di suolo, drenaggio e misure volte all'incremento della flora arborea e arbustiva.

salute pubblica

La componente è soggetta elusivamente ad impatti indiretti determinati da interferenze su altre componenti, atmosfera e rumore.

paesaggio

Attualmente l'area è a destinazione agricola, in prevalenza a seminativo, e contemporaneamente è parte di un contesto dove il PRGC prevede la realizzazione del Polo Intermodale con relative infrastrutture e servizi. La presenza dell'aeroporto, dei binari della ferrovia e della SS 14 ad elevato traffico e la vicinanza all'abitato di Ronchi dei Legionari confermano la vocazione della zona ad area metropolitana di servizio.

L'impatto ambientale risulta rilevabile, tuttavia l'insieme delle opere di mitigazione unitamente alle caratteristiche architettoniche dei manufatti in progetto rendono la proposta coerente e compatibile con la vocazione dell'ambito.

traffico

Si rimanda al precedente punto "effetti della realizzazione del polo intermodale" segnalando che l'impatto sulla componente non viene valutato come significativo.

rumore

Nel caso del traffico aeronautico e ferroviario pur ipotizzando un significativo aumento dei transiti rispetto alla situazione attuale, questi, a differenza dei flussi veicolari, non si sommano nell'unità di tempo e non producono quindi un effetto di amplificazione istantanea.

A scala territoriale le analisi portano ad indicare che l'opera è volta ad indurre una generale riduzione del traffico veicolare a cui corrisponderà un innalzamento del flusso solo in prossimità del Polo stesso, pertanto fatte salve le misure vegetazionali indicate al punto 4.2 previste ai fini della tutela antirumore, non si prevedono impatti rilevanti su questa componente.

3 minimizzazione dell'impatto ambientale in relazione alla localizzazione e alle alternative progettuali

In quanto potenziamento di elementi già esistenti, l'intervento proposto dal punto di vista della sostenibilità, si configura come la strategia migliore per incrementare le prestazioni globali del sistema di trasporto regionale minimizzandone l'impatto.

Tale approccio infatti presuppone la realizzazione di un elemento complesso di manufatti e opere, unico nel territorio regionale, usufruendo e mettendo a sistema per buona parte le reti e i servizi già esistenti, nell'ottica di uno sviluppo urbano sostenibile.

4 misure di compensazione ambientale

Le opere di mitigazione dell'impatto ambientale delle opere si devono confrontare con l'attività aeroportuale, che presuppone una serie di istanze legate alla sicurezza dei voli che sono risultate conflittuali rispetto ad alcune possibili alternative di progetto.

In particolare l'ambito aeroportuale deve garantire una serie di standard di sicurezza legati alle interferenze della fauna, in particolare aviaria, con gli aereomobili.

In quest'ottica le opere di mitigazione che prevedevano un incremento della fauna, o comunque condizioni particolarmente favorevoli per attrarre animali e volatili sono state sconsigliate dai Servizi Tecnici di Aeroporto FVG, in ottemperanza alle indicazioni che fornisce l'Enac in materia di costruzione e gestione degli aeroporti.

4.1 mitigazioni connesse alla presenza di superfici impermeabili

Quale misura di compensazione per la realizzazione di superfici coperte e asfaltate si è provveduto a predisporre un sistema di raccolta e trattamento delle acque di prima pioggia. Tale sistema, volto all'eliminazione di oli e idrocarburi dalle acque meteoriche che "lavano" la viabilità è stato ipotizzato con tecniche tradizionali che prevedono l'utilizzo di disoleatori interrati.

L'alternativa possibile che prevedeva un sistema di fitodepurazione è stata scartata in quanto gli specchi d'acqua dei bacini di lagunaggio sarebbero risultati in contrasto con le prescrizioni legate alla sicurezza dei voli indicate dall'Aeroporto.

Ulteriore misura di compensazione è l'utilizzo di superfici drenanti per le aree di sosta degli autoveicoli, questa scelta permette di moderare l'impatto delle aree asfaltate impermeabili, limita il consumo di suolo e promuove il mantenimento dell'equilibrio idrogeologico dell'ambito.

4.2 mitigazioni antirumore

È stata prevista la piantumazione di un congruo numero di alberi ad alto fusto in sostituzione delle alberature che si renderà necessario abbattere e al fine di realizzare alcune barriere vegetali antirumore e di mitigazione percettiva dei piazzali di parcheggio.

Tali barriere verranno realizzate lungo i margini Est e Ovest dell'area di studio in quanto il lato Nord risulta già protetto dall'edificio del parcheggio multipiano; a Sud in corrispondenza della linea ferroviaria si prevede un'area verde cuscinetto che potrà venire potenziata con ulteriori barriere vegetali in occasione della realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità.

In particolare si prevede l'impiego delle seguenti specie arboree ritenute compatibili e coerenti con le caratteristiche ambientali del sito:

Acer campestre
Fraxins ornus
Populus nigra
Prunus avium
Quercus robur
Salix alba

4.3 mitigazioni volte alla riduzione dei consumi energetici

Infine l'assetto complessivo dell'area è stato articolato in modo da consentire una favorevole esposizione a sud dei piazzali di parcheggio, tale scelta è orientata a favorire una successiva realizzazione di pensiline fotovoltaiche. Considerato l'orientamento dell'area, la radiazione solare annua caratteristica della zona e un fattore di copertura del 25% delle superfici di parcheggio la potenzialità dell'impianto installabile sarebbe superiore ad un megawatt. Tale produzione energetica potrebbe essere utilizzata per rispondere al fabbisogno energetico dell'aeroporto contribuendo ad una riduzione dei costi di esercizio e dell'emissione gassose nell'atmosfera.

5 norme di tutela ambientale vigenti e criteri tecnici adottati

5.1 zone di tutela dei corpi idrici

zone di tutela assoluta

d. lgs. 03/04/2006 n. 152, titolo III, capo I

è l'area immediatamente circostante le captazioni o derivazioni. Deve avere un'estensione di almeno 10 metri di raggio dal punto di captazione, deve essere adeguatamente protetta e deve essere adibita esclusivamente a opere di captazione o presa e ad infrastrutture di servizio.

zona di rispetto

d. lgs. 03/04/2006 n. 152, titolo III, capo I

In assenza dell'individuazione da parte delle regioni o delle province autonome della zona di rispetto, la medesima ha un'estensione di 200 m di raggio rispetto al punto di captazione o di derivazione.

Nella zona di rispetto sono vietati l'insediamento di centri di pericolo e lo svolgimento di alcune attività tra cui: la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche provenienti da piazzali e strade; pozzi perdenti.

Nella fattispecie le zone di tutela assoluta e di rispetto, legate ai punti di captazione ricadenti nell'area di progetto, verranno dismesse in concomitanza dell'inizio lavori, come stabilito dagli accordi esistenti.

Rimarranno in essere i pozzi di captazione a sud della linea ferroviaria a servizio dell'acquedotto di Grado e in appoggio a quello di Monfalcone, tali elementi hanno una limitata area di interferenza nell'ambito sud occidentale dell'area di studio, tale interferenza può essere risolta in sede di progetto definitivo con alcune rettifiche geometriche. Tuttavia l'intera area è dotata di un sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche tale da non permettere la dispersione nel sottosuolo di oli o altre sostanze inquinanti.

Questa scelta si è dimostrata opportuna anche in relazione alle indicazioni contenute nella relazione geologica, i terreni in esame infatti sono caratterizzati da dei substrati ghiaiosi con granulometria grossolana che non producono un efficace filtro nei confronti di potenziali sostanze inquinanti.

5.2 vincolo paesaggistico

art. 142 del d.lvo 42/2004

In relazione alle norme di tutela ambientale è stato rilevato il solo vincolo paesaggistico inerente i laghi posti a sud della linea ferroviaria. In base al disposto della Legge 8 agosto 1985, n. 431 (Galasso), tali elementi individuano una fascia tutelata della profondità di 300 m dalla linea di battigia che interessa i territori contermini.

L'analisi di questo punto tuttavia non ha individuato rilevanti criticità o conflittualità con i laghi, in quanto il rilevato ferroviario interrompe la continuità paesaggistica tra la zona di studio e le aree oggetto di tutela annullando le relazioni percettive.

Dal punto di vista idraulico il progetto prevede la raccolta e il trattamento delle acque di prima pioggia e la loro successiva dispersione in modo tale da non compromettere le

caratteristiche qualitative e quantitative delle acque di falda, tale presidio in concomitanza con la scelta progettuale di limitare le superfici asfaltate a favore di quelle drenanti e alla dismissione dei pozzi di captazione dell'acquedotto, concorre a fornire adeguate garanzie sul mantenimento dell'equilibrio delle risorse idriche dell'ambito, contribuendo alla tutela dello stato dei laghi.

5.3 zona di tutela D, riferita al piano di rischio

regolamento costruzione aeroporti ENAC

In tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.

Tale vincolo è volto a garantire la sicurezza e la salute degli utenti dell'area, non sono previsti particolari criteri tecnici da adottare perché le attività previste risultano compatibili con le prescrizioni in quanto aree di transito caratterizzate da un profilo di presenza temporaneo e non continuativo degli utenti.

5.4 vincoli idrogeologici

L'area d'indagine si trova al di fuori di zone di pericolosità idraulica (così come riportato nel P.A.I. (Piano di Stralcio di Assetto Idrogeologico dei bacini idrografici dei Fiumi Isonzo, Tagliamento, Piave, Brenta - Bacchiglione), e non è sottoposta a vincolo idrogeologico (R.D. n. 3267/23).

5.5 piani di gestione rete Natura 2000

Nell'elenco delle zone di protezione speciale designate ai sensi della Direttiva 74/409/CEE e dei siti di importanza comunitaria proposti ai sensi della direttiva 92/43 CEE approvato con Decreto del Ministero dell'Ambiente 03.04.2000 sono presenti due aree che ricadono nel territorio del Comune di Ronchi dei Legionari: il Sito di Importanza Comunitaria denominato "Carso Triestino e Goriziano" e la Z.P.S. "Aree carsiche del Friuli Venezia Giulia". L'area di studio non interferisce con questi siti così come non si rileva alcuna incidenza su S.I.C. e Z.P.S. presenti nei Comuni circostanti.

A tal fine si rimanda anche agli elaborati grafici allegati al documento G "Relazione di verifica preliminare su possibili incidenze significative sui S.I.C e Z.P.S." contenuto nella variante generale adottata del PRGC del Comune di Ronchi dei Legionari.

6 conclusioni

Sulla base delle considerazioni espresse si conclude affermando che le situazioni di impatto di progetto e a regime sono tali da avere effetti sul contesto ambientale senza però che gli stessi siano considerati significativi. L'opera promossa dal presente progetto nel suo complesso, ma anche nelle sue singole parti, quindi produce degli effetti su alcune componenti ambientali tali però da non generare, promuovere o innescare forme incidenti di impatto ambientale, non intacca risorse e non configge con aspetti socio sanitari, né influisce negativamente sulla salute delle popolazioni interessate.