



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI

Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale

(Legge Regionale 23/2007 art. 13)



Rapporto ambientale
Allegato 1: Studio di incidenza

Il Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale è stato redatto dal Raggruppamento Temporaneo di Imprese composto dalle Società TTA Trasporti Territorio Ambiente s.r.l. di Genova, IRTECO di G. Oliveri & C. s.a.s. Studi e ricerche sui sistemi di trasporto di Torino, Lem Reply s.r.l. di Torino.

Gruppo di Progetto:

ing. Nicola Serafino

dott. Leopoldo Montanari

ing. Giorgio Oliveri

ing. Fabio Cristiano

L'attività di Progettazione è stata coordinata dal Servizio Mobilità della Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ed in particolare da:

dott. Mauro Zinnanti (Direttore del Servizio Mobilità)

arch. Enzo Volponi

ing. Chiara Siderini

Gli elaborati relativi alla Valutazione Ambientale Strategica sono stati redatti da:

dott.ssa Emanuela Snidaro

Hanno prestato inoltre la loro collaborazione la dott.ssa Cristina Pompilio, la dott.ssa Francesca Riccobon, l'ing. Tiziana Manià e l'ing. Daniele Gnech.

Si ringraziano infine i tecnici delle Amministrazioni Provinciali, i gestori dei servizi Ferroviari Trenitalia s.p.a (in particolare il dott. Alessandro Fantini e il sig. Fabio Buonanno) e Società Ferrovie Udine Cividale s.r.l. ed i Gestori dei servizi automobilistici e marittimi per la collaborazione prestata e le informazioni fornite.

INDICE

1	INTRODUZIONE	7
2	QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO.....	9
2.1	La procedura di valutazione di incidenza	9
3	LO STUDIO D'INCIDENZA.....	13
3.1	Il progetto definitivo del PRTPL.....	14
3.1.1	<i>Contenuti generali del progetto definitivo del PRTPL.....</i>	14
3.1.2	<i>Il Progetto definitivo del PRTPL.....</i>	19
3.1.3	<i>Centri di interscambio modale regionale (CIMR).....</i>	21
3.1.4	<i>Il progetto delle infrastrutture di interscambio.....</i>	22
3.2	La Rete Natura 2000 in FVG.....	29
3.3	Il progetto di Carta della Natura del FVG	31
3.4	Verifiche di significatività dell'incidenza.....	34
3.4.1	<i>Verifica di significatività dell'incidenza dello scenario di Piano.....</i>	34
3.4.2	<i>Verifica di significatività dell'incidenza della Rete dei CIMR</i>	59
3.5	Esiti della verifica di significatività del PRTPL.....	94

1 INTRODUZIONE

I Piani sottoposti a Valutazione ambientale strategica e che possono interessare i proposti siti di importanza comunitaria (pSIC), i siti di importanza comunitaria (SIC), le zone speciali di conservazione (ZSC) e le zone di protezione speciale (ZPS) sono assoggettati alla valutazione d'incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR n. 357/1997 e s.m.i.. Tale procedura fa sì che il Piano recepisca gli indirizzi della direttiva "Habitat" garantendo il coordinamento tra le finalità di conservazione dei siti della rete Natura 2000 e le previsioni di Piano. Analizzare l'incidenza ambientale nei processi di pianificazione introduce nella pratica la verifica preventiva degli effetti derivanti dalle azioni di piano sugli ecosistemi naturali e sulle relative componenti ecologiche tutelate.

Come anticipato nel Rapporto ambientale, il sistema delle reti dei servizi di trasporto pubblico locale e delle infrastrutture puntuali previste dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica sono state assunte all'interno del Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL) quale quadro di riferimento per la pianificazione e programmazione dei servizi. In questo contesto, si è ritenuto di verificare l'incidenza delle pressioni esercitate sull'ecosistema naturale dai servizi di trasporto pubblico pianificati e dalle infrastrutture puntuali servizio dello stesso denominati Centri di interscambio modale regionale (CIMR).

Particolare attenzione sarà prestata per verificare la significatività dell'incidenza relativa alle infrastrutture CIMR in quanto, nell'ambito del presente piano, costituiscono i nodi funzionali all'interscambio e all'intermodalità.

L'analisi dell'incidenza ambientale contenuta nella presente relazione viene sviluppata con riferimento:

- alle possibili pressioni esercitate sui SIC e ZPS da servizi di TPL contenuti nel PRTPL;
- alle strutture costituenti i Centri di interscambio modale regionale (CIMR) individuati dalle previsioni del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica. Si ritiene significativo affrontare questo aspetto perché tali infrastrutture sono funzionali allo svolgimento dei servizi di TPL programmati e pianificati dal Progetto definitivo di PRTPL.

2 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

La normativa di livello comunitarie di riferimento è rappresentata dalle seguenti direttive sulla conservazione degli habitat e degli uccelli selvatici:

- Direttiva 2009/147/CE di riferimento per la conservazione degli uccelli selvatici che ha abrogato la precedente direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici (art. 18);
- Direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e delle fauna selvatiche.

A livello nazionale le direttive sono state recepite e attuate mediante l’emanazione dei seguenti decreti:

- DPR n. 357 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” del 08/09/1997 (GU n. 219 del 23/10/1997);
- Decreto del Ministero dell’Ambiente, DM 20/01/1999 (GU n. 32 del 09/02/1999) relativo alle modifiche degli elenchi delle specie e degli habitat (allegati A e B – DPR n. 357/1997);
- Decreto del Ministero dell’Ambiente, DM 03/04/2000 (GU n. 95 del 22/04/2000) che riporta l’elenco dei SIC e delle ZPS;
- DPR n. 120/2003 “Regolamento recante modifiche ed integrazioni al DPR 357/1997 del 08/09/1997 concernente l’attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” (GU n. 124 del 30/05/2003).

A livello regionale il riferimento normativo è costituito dalla DGR n. 2203 del 21/09/2007 recante gli indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza (BUR n. 41 del 10/10/2007).

2.1 La procedura di valutazione di incidenza

Le procedure di Valutazione ambientale strategica e di Valutazione d’incidenza sono svolte secondo modalità integrate ai sensi dell’art. 10, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e s.m.i.; le informazioni al pubblico relative alla valutazione d’incidenza sono fornite nell’ambito della procedura di VAS dandone specifica evidenza e sottolineando l’integrazione procedurale tra le due valutazioni ambientali.

Dalla guida metodologica della Commissione europea – DG Ambiente per la “Valutazione di piani e progetti aventi un’incidenza significativa su siti della rete Natura 2000” si rileva un consenso generalizzato sul fatto che la procedura di valutazione d’incidenza si realizzi attraverso i successivi livelli di valutazione:

Livello I – screening: processo d'individuazione delle implicazioni potenziali di un progetto o piano su un sito Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, e determinazione del possibile grado di significatività di tali incidenze;

Livello II – valutazione appropriata: la considerazione dell'incidenza del progetto o piano sull'integrità del sito Natura 2000, singolarmente o congiuntamente ad altri piani o progetti, tenendo conto della struttura e funzione del sito, nonché dei suoi obiettivi di conservazione. In caso di incidenza negativa, si aggiunge anche la determinazione delle possibilità di mitigazione;

Livello III – valutazione delle soluzioni alternative: valutazione delle modalità alternative per l'attuazione del progetto o piano in grado di prevenire gli effetti passibili di pregiudicare l'integrità del sito Natura 2000;

Livello IV – valutazione in caso di assenza di soluzioni alternative in cui permane l'incidenza negativa: valutazione delle misure compensative laddove, in seguito alla conclusione positiva della valutazione sui motivi imperanti di rilevante interesse pubblico, sia ritenuto necessario portare avanti il piano o progetto.

Il presente Studio d'incidenza contiene la valutazione di "livello I – screening" svolta secondo le modalità previste dalle disposizioni normative vigenti.

La procedura di incidenza di livello regionale è svolta ai sensi della DGR n. 2203 del 21/09/2007. Per tutti i piani, la fase istruttoria è effettuata dal Servizio valutazione impatto ambientale della Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna, il quale acquisisce il parere del Servizio caccia, pesca e ambienti naturali della Direzione centrale risorse rurali, agroalimentari e forestali.

La procedura prevede che al proponente possono essere richieste, per una sola volta, integrazioni allo studio d'incidenza; in tal caso i relativi termini sono interrotti e ricominciano a decorrere dalla data di ricevimento delle integrazioni richieste. Il provvedimento relativo la valutazione di incidenza è acquisito dall'Autorità competente prima del rilascio dell'approvazione definitiva del piano conformemente a quanto previsto dall'art. 5, comma 8 del DPR 357/1997. Si ritiene opportuno rilevare l'importanza che l'Autorità competente della procedura di VAS disponga del provvedimento relativo alla valutazione d'incidenza prima di esprimere il proprio parere motivato ai sensi dell'art. 15, comma 1 del d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i..

Gli indirizzi applicativi della DGR n. 2203 del 21/09/2007 sono descritti nel seguito facendo stretto riferimento alle indicazioni relative ai Piani e suddividendo gli indirizzi in 2 fasi: la prima di presentazione dello studio d'incidenza da parte del proponente alle Autorità di competenza e la seconda di espressione del parere e conclusione della procedura da parte delle stesse Autorità competenti.

Fase 1

Il Servizio mobilità della Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici presenta al Servizio valutazione impatto ambientale della Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna, unitamente all'istanza, il piano e due copie dello studio d'incidenza con i contenuti di cui all'Allegato G del DPR 357/1997.

Copia del piano e dello studio d'incidenza sono contestualmente presentati al Servizio caccia, pesca e ambienti naturali della Direzione centrale risorse rurali, agroalimentari e forestali per l'espressione del relativo parere.

Fase 2

Il Servizio caccia, risorse ittiche e biodiversità della Direzione centrale risorse rurali, agroalimentari e forestali esprime il proprio parere circa lo studio d'incidenza nel termine di 30 giorni.

La procedura di valutazione di incidenza si conclude con decreto del Direttore centrale dell'ambiente, energia e politiche per la montagna entro 90 giorni dall'avvio della procedura medesima.

3 LO STUDIO D'INCIDENZA

La Valutazione d'incidenza ha la finalità di verificare il livello di compatibilità tra le azioni del PRTPL e gli obiettivi di conservazione dei Siti di importanza comunitaria (SIC) e delle Zone di protezione speciale (ZPS) interessati dalle previsioni del PRTPL stesso. L'obiettivo primario della valutazione consiste quindi nell'analizzare le possibili interferenze sulle componenti ambientali caratterizzanti gli habitat (naturali e seminaturali, flora e fauna selvatiche) per determinarne l'incidenza effettiva e verificare che tali interferenze siano compatibili con gli obiettivi di conservazione di SIC e ZPS.

Le analisi e le valutazioni contenute nel presente Studio si configurano come l'espletamento del livello I – Screening riferita alla procedura di valutazione d'incidenza del PRTPL. Come già anticipato nel capitolo introduttivo, la finalità dello studio è quella di:

1. individuare le potenziali implicazioni derivanti dai servizi di TPL, come previsti dal progetto definitivo di PRTPL, sui siti Natura 2000 determinando il possibile grado di significatività di tali incidenze;
2. identificare le potenziali interferenze sui siti Natura 2000 derivanti dall'ubicazione dei CIMR in determinati comuni, come individuati dal Piano regionale delle infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica e confermati dal Progetto definitivo di PRTPL.

Nel predisporre il presente documento si è tenuto conto dei contenuti minimi indicati nell'Allegato G (art. 5, comma 4) del DPR 357/1997, al fine di evidenziare:

- le caratteristiche dei piani con riferimento:
 - o alle tipologie di azioni;
 - o alle dimensioni e/o ambito di riferimento;
 - o alla complementarietà con altri piani;
 - o all'uso delle risorse naturali;
 - o alla produzione di rifiuti;
 - o all'inquinamento e disturbi ambientali;
- la descrizione dell'area vasta di influenza dei piani evidenziando le interferenze con il sistema ambientale ed in particolare alle:
 - o componenti abiotiche;
 - o componenti biotiche;
 - o connessioni ecologiche.

Inoltre, l'Allegato G prevede che le interferenze devono tener conto della qualità, della capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona e della capacità di carico dell'ambiente naturale, con riferimento minimo alla cartografia del progetto Corine Land Cover¹.

¹ Progetto CORINE LAND COVER: si tratta di un progetto che fa parte del programma comunitario CORINE, il sistema informativo creato allo scopo di coordinare a livello europeo le

La Regione dispone del progetto Carta della Natura del FVG alla scala 1:50.000, che costituisce un importante strumento conoscitivo dello stato dell'ambiente naturale e del grado di qualità e vulnerabilità ad una scala di livello regionale. Considerata la disponibilità e la valenza informativa di maggior dettaglio di tale strumento rispetto al progetto Corine Land Cover, si ritiene opportuno analizzare l'ambiente naturale utilizzando Carta della Natura.

Importante sottolineare fin d'ora che i siti della rete Natura 2000 sono già condizionati/influenzati dai servizi di TPL in atto pertanto, la valutazione dell'incidenza ambientale è stata sviluppata tenuto conto delle variazioni nella programmazione dei servizi e del differenziale tra la situazione attuale (PRTPL vigente – 1999) e quella prospettata dal progetto definitivo di PRTPL.

Analogamente all'approccio seguito per la valutazione presente nel Rapporto ambientale, anche in questo contesto va comunque tenuto conto che la previsione di ulteriori nuovi servizi rispetto a quelli attualmente svolti è legata alla disponibilità delle relative risorse. Queste ultime potranno essere rese disponibili solo in presenza di dati che evidenzino una effettiva attrattività dei medesimi rispetto alla domanda potenziale sulle diverse origini/destinazioni. Da ciò ne consegue che la previsione di nuovi servizi all'interno del Piano e la loro realizzazione non dovrebbe comportare un aumento degli effetti negativi derivanti dalla mobilità delle persone andando a soddisfare, attraverso il mezzo pubblico, un bisogno di mobilità che altrimenti sarebbe soddisfatto attraverso il mezzo privato.

Va tenuto inoltre conto che i servizi potranno essere realizzati sulle varie direttrici fino al raggiungimento di un livello di congestione e che la valutazione dei relativi effetti è già stata valutata in sede di definizione della rete infrastrutturale.

3.1 Il progetto definitivo del PRTPL

3.1.1 Contenuti generali del progetto definitivo del PRTPL

Con il sistema del trasporto pubblico locale l'Amministrazione regionale sviluppa l'obiettivo generale di "mobilità sostenibile nel TPL" attraverso una serie di azioni finalizzate ad implementare obiettivi generali a sostenere del trasporto pubblico locale quale mezzo di trasporto qualitativamente adeguato e maggiormente diffuso nell'utilizzo. Gli obiettivi specifici che danno attuazione al più generale obiettivo sopra indicato sono stati identificati nelle *Linee guida per la pianificazione di un sistema integrato gomma-ferro*² che sono:

1. garantire a tutte le fasce della popolazione e dei territori regionali il diritto alla mobilità, in particolare tenendo conto delle esigenze di mobilità dei territori periferici;

attività di rilevamento, archiviazione, elaborazione e gestione di dati territoriali relativi allo stato dell'ambiente. Tale progetto ha previsto la redazione, per tutto il territorio nazionale, di una carta della copertura del suolo in scala 1: 100.000.

² Linee guida approvate con DGR n. 2581 del 27/10/2006.

2. considerare le esigenze di trasporto delle persone con difficoltà di accesso alla rete dei trasporti;
3. tutelare la salute della popolazione esposta al traffico ed aumentare il suo benessere;
4. realizzare infrastrutture di trasporto efficienti ed ottimizzare le infrastrutture di trasporto esistenti;
5. fornire prestazioni efficienti e promuovere la concorrenza;
6. aumentare l'autonomia finanziaria del TPL;
7. definire precisi obiettivi di qualità e disporre di adeguati strumenti di monitoraggio e valutazione del raggiungimento degli stessi da parte del TPL;
8. minimizzare il consumo di risorse, in particolare il consumo di superficie ed il consumo di energia da fonti non rinnovabili, considerando, sin dalla fase progettuale, le esigenze della protezione ambientale nella pianificazione, costruzione e gestione delle infrastrutture di trasporto;
9. utilizzare mezzi all'avanguardia nel campo delle tecnologie volte all'efficienza delle prestazioni e dei consumi.

Con Delibera di generalità n. 1457 del 21/07/2008 sono stati confermati, tra gli altri, l'obiettivo della piena integrazione modale e di quella tariffaria, dando mandato agli uffici, sulla base anche di questi obiettivi, di predisporre la bozza di Progetto definitivo di Piano regionale del trasporto pubblico locale (PRTPL) integrato.

Come indicato nel Progetto preliminare di PRTPL, l'obiettivo primario dell'azione di pianificazione regionale è rappresentato dal miglioramento della mobilità pubblica; i concetti ispiratori per il rinnovamento del sistema sono l'integrazione e la sostenibilità da realizzarsi attraverso tre direttrici fondamentali che sono:

1. governo del sistema
2. infrastrutturazione
3. progettazione dei servizi e intermodalità.

Gli obiettivi e le azioni del Progetto definitivo di PRTPL sono compiutamente descritti al Capitolo 2 "Inquadramento normativo, programmatico e della pianificazione vigente" del Rapporto ambientale a cui si rimanda per un maggior dettaglio di tali contenuti.

Nel seguito si riporta l'Albero degli obiettivi e delle azioni (estratto dall'elaborato Rapporto ambientale) che sintetizza l'articolazione degli obiettivi di sostenibilità in obiettivi generali e specifici. Per ciascuno di quest'ultimi è stata individuata l'azione e/o le azioni del PRTPL che ne esplicano le previsioni e, talvolta, le conseguenti modalità di implementazione.

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	OBIETTIVI DI SISTEMA (OG)	OBIETTIVI SPECIFICI (OS)	AZIONI DEL PRTPL
Integrare le politiche di mobilità urbana in una medesima strategia mediante la promozione dello scambio di buone prassi a tutti i livelli: locale, regionale, nazionale ed europeo	Concorrere alla salvaguardia ambientale e al contenimento dei consumi energetici attraverso l'incentivazione del trasporto pubblico e l'utilizzo di mezzi di trasporto a basso impatto ambientale e alimentati con combustibili alternativi	Individuare soluzioni, anche a titolo sperimentale e in particolare per le aree urbane, finalizzate a ridurre i consumi energetici e l'inquinamento ambientale rendendole economicamente e tecnicamente compatibili	PRTPL 1. Rinnovamento delle caratteristiche qualitative del parco rotabile (ferroviario e automobilistico). Viene confermata l'azione di rinnovo del parco veicolare, già previsto dal vigente Piano e tuttora in atto, con mezzi aventi anche migliori prestazioni in termini di consumi ed emissioni.
		Definire gli indirizzi per la pianificazione complementare	PRTPL 2. Indirizzi per la pianificazione complementare in particolare con la definizione dei parametri di riferimento e soglie obiettivo. Gli indirizzi sono per un verso volti a favorire il conseguimento di condizioni di coerenza tra gli strumenti pianificatori e, per altro verso a realizzare la condivisione delle informazioni relative al sistema della mobilità delle persone tra Regione ed Enti Locali.
Garantire sistemi di trasporto corrispondenti ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzando le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente	Garantire il diritto fondamentale dei cittadini alla mobilità assicurando un sistema integrato che realizzi il collegamento ottimale di tutte le parti del territorio, anche attraverso l'abbattimento delle barriere architettoniche	Definizione della rete del trasporto pubblico al fine di assicurare la massima mobilità sostenibile delle persone nel quadro di una integrazione e specializzazione funzionale dei vari modi di trasporto, all'interno del quale vengono definiti i diversi ruoli da attribuire ai servizi ferroviari, a quelli automobilistici, a quelli tranviari e a quelli marittimi	PRTPL 3. Orario cadenzato e sistema della tariffazione integrata. Sono riorganizzati, sotto il vincolo delle risorse finanziarie disponibili, i servizi ferroviari e le corse delle principali linee automobilistiche, applicando i criteri del cadenzamento degli orari e del rendez-vous ferro-ferro e ferro-gomma nei principali CIMR. All'integrazione dei servizi si accompagna l'integrazione tariffaria tra le diverse modalità di trasporto, che consente di utilizzare tutti i servizi con un unico titolo di viaggio. Attraverso l'attuazione del sistema di tariffazione integrata è possibile prevedere un miglioramento dell'attrattività del sistema del trasporto pubblico locale.
		Definire i livelli di servizi di trasporto pubblico e provvedere alla loro classificazione	PRTPL 4. Strutturazione dei servizi. I servizi sono strutturati in 3 sottoreti, caratterizzate soprattutto in chiave di gerarchia funzionale, piuttosto che in termini di intrinseca importanza e capacità di trasporto: - Sottorete di 1° Livello: comprende tutti i servizi ferroviari ed una parte minore di quelli automobilistici, questi ultimi volti ad integrare l'offerta ferroviaria sotto il profilo della copertura del territorio regionale con orari cadenzati e coordinati con quelli ferroviari. E' prevalentemente rivolta al soddisfacimento della domanda sistematica e (soprattutto per il ferro) di quella erratica di medio-lungo raggio. - Sottorete di 2° Livello: comprende la parte prevalente dell'offerta automobilistica e svolge una pluralità di funzioni, tra cui le principali sono: soddisfare la (largamente prevalente) mobilità sistematica casa-scuola e casa-lavoro e garantire l'accesso alla sottorete di 1° livello mediante adduzione realizzata nei CIMR. - Sottorete di 3° Livello: comprende una parte minore dell'offerta di trasporto e svolge funzioni di mobilità alla scala locale e di adduzione alla sottorete di 1° livello in condizioni (territori e/o orari) di domanda debole.
		Garantire e promuovere la mobilità delle persone diversamente abili attraverso l'articolazione di specifici servizi e interventi per l'eliminazione delle barriere architettoniche	

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	OBIETTIVI DI SISTEMA (OG)	OBIETTIVI SPECIFICI (OS)	AZIONI DEL PRTP
	Promuovere un equilibrato sviluppo economico e sociale del territorio garantendo standard minimi di mobilità sia nelle città che nelle zone a domanda debole	Individuare le aree interessate allo sviluppo della rete dei servizi flessibili e gli eventuali correlati parametri di esercizio qualitativi e quantitativi	Sono ulteriormente sviluppate azioni di adeguamento di veicoli, strutture di fermata e servizi volte a favorire la mobilità delle persone diversamente abili. PRTP 5. Servizi flessibili. Il PRTP introduce i servizi flessibili, che possono trovare idonee implementazioni sia in territori a domanda debole, sia in specifiche situazioni in aree a domanda non debole. Definisce differenti tipologie di servizi flessibili correlatamente ai diversi modelli di loro fruizione.
		Garantire un'equa distribuzione dei servizi sulle diverse aree del territorio finalizzata a realizzare la piena integrazione della comunità regionale	PRTP 6. Gerarchia funzionale delle reti. Obiettivo fondativo del PRTP è realizzare le migliori condizioni di accessibilità per tutto il territorio, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili. Lo strumento per conseguire questo obiettivo è la gerarchia funzionale delle sottoreti, che consente di accedere alla rete di 1° livello anche mediante adduzione (realizzata con servizi di linea di 2° livello o con servizi a chiamata di 3° livello).
	Perseguire la razionalizzazione e l'efficacia della spesa	Stimare il costo di esercizio dei servizio con l'obiettivo di raggiungere l'equilibrio finanziario, coperto per almeno il 35% dai ricavi derivanti dalle tariffe	PRTP 7. Fabbisogno ed equilibrio finanziario. Il PRTP si caratterizza soprattutto come strumento di programmazione di breve-medio periodo, tralasciando prioritariamente l'obiettivo di progettare il sistema di trasporto oggetto dei futuri affidamenti inerenti i servizi automobilistici e di navigazione, individuando le relative necessarie risorse, i servizi ferroviari.
		Stimare il fabbisogno finanziario necessario all'attuazione del PRTP e individuare i criteri di intervento finanziario della Regione, si in riferimento alle spese di gestione che a quelle di investimento, tenendo conto delle caratteristiche dei servizi e del territorio	
Intermodalità: riequilibrare la ripartizione tra i vari modi di trasporto grazie ad una politica volontaristica a favore dell'intermodalità e della promozione dei servizi ferroviari, marittimi e fluviali	Attuare l'integrazione modale e, in particolare, l'integrazione del trasporto ferroviario, automobilistico e marittimo attraverso la creazione di nodi di interscambio, l'integrazione degli orari e la realizzazione di un sistema tariffario integrato strutturato sulla base di tecnologie innovative	Individuare le forme organizzative più idonee a garantire l'integrazione modale del trasporto di persone	PRTP 8. Integrazione modale. Attraverso l'integrazione modale a parità di percorrenze effettuate aumentano le relazioni e l'accessibilità al territorio e al servizio pubblico. Nei servizi automobilistici e di navigazione si passa da 4 subreti di scala provinciale ad un'unica rete di scala regionale. A tale trasformazione si associa il ruolo regolatorio della Regione.
		Individuare la localizzazione delle infrastrutture al servizio del trasporto pubblico di interesse regionale in coerenza con la pianificazione territoriale regionale, nonché dettare i criteri qualitativi e quantitativi per la realizzazione delle infrastrutture al di sotto della soglia di interesse regionale al servizio del trasporto pubblico	PRTP 9. Qualificazione delle strutture per l'interscambio. E' previsto il completamento della rete dei CIMR (centri di interscambio modale regionale), qualificati come nodi di primaria importanza nella strutturazione della rete della mobilità non tanto per la dimensione delle strutture e per le specifiche dotazioni (che sono anche fortemente differenziate in funzione dei volumi di traffico) quanto per il ruolo da essi svolto per l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto (compresa quella ciclabile e del trasporto privato). I CIMR sono individuati dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica e confermati dal PRTP. I CIMR di 1° livello sono: Ronchi dei Legionari, Trieste, Udine, Pordenone, Gorizia. I CIMR di secondo livello sono: Cormons, Monfalcone, Maniago, Sacile,

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ	OBIETTIVI DI SISTEMA (OG)	OBIETTIVI SPECIFICI (OS)	AZIONI DEL PRTP
			Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvasio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento, Carnia, oltre alle altre stazioni presenti in Regione.
		Definire i parametri di qualità e quantità dei servizi e il relativo sistema di valutazione	<p>PRTP 10. Quantità dei servizi e standard qualitativi.</p> <p>In sede di riorganizzazione della rete sono individuate le quantità dei servizi TPL che soddisfano le esigenze di mobilità, secondo criteri di equilibrato riparto territoriale e sotto il vincolo della compatibilità con le risorse finanziarie disponibili. Sono confermati o migliorati i correnti standard qualitativi del servizio alla scala regionale.</p>

Nel loro complesso le azioni del PRTPL sono volte ad affermare una pianificazione e programmazione integrata di infrastrutture e servizi di TPL e ad innalzare il livello qualitativo del trasporto collettivo di persone offerto perseguendo la razionalizzazione e l'efficacia della spesa. Tra queste azioni di Piano, generatrici di eventuali interferenze su SIC e ZPS, possono essere correlate le seguenti previsioni di Piano:

- Servizi progettati dal Progetto definitivo di PRTPL, intesi come differenziale tra quelli attualmente in atto e quelli previsti su infrastrutture ferroviarie e stradali che ricadono entro una fascia perimetrale di 500 m dall'area tutelata;
- Centri di interscambio modale regionale (CIMR) previsti dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica in quanto confermati dal progetto definitivo di PRTPL che ne qualifica le funzioni delle strutture al fine di garantire l'interscambio ferro-gomma.

3.1.2 *Il Progetto definitivo del PRTPL*

Con il Progetto definitivo di PRTPL, la Regione intende disporre di un aggiornamento degli strumenti e degli indirizzi di pianificazione del settore TPL (servizi minimi regionali) attraverso:

- la conoscenza di un quadro aggiornato della domanda di mobilità;
- la definizione di ipotesi concrete di razionalizzazione del servizio (e di revisione degli orari) in un'ottica di massima integrazione tra trasporto ferroviario (trasferito alle competenze regionali) e automobilistico extraurbano e suburbano;
- proposte di offerta modulari attivabili e articolate per fasi temporali successive in relazione alle risorse economiche disponibili;
- elementi tecnici (Programma di esercizio) ed indirizzi per la stesura della documentazione per l'affidamento dei servizi.

Di fatto, il PRTPL è uno strumento di aggiornamento, adeguamento ed ottimizzazione dei servizi offerti e della loro gestione tecnico-economica.

L'offerta di progetto individua i seguenti incrementi rispetto alle produzioni chilometriche dei servizi attualmente svolti:

Servizi ferroviari³ (treni km/anno)

	treni Km/anno
Attuali servizi ferroviari	6.766.645 treni km/anno
Incremento dei servizi ferroviari previsti dal PRTP	1.069.459 treni km/anno
TOTALE DA SCENARIO DI PRTP	7.836.104 treni km/anno
Incremento percentuale	15.8%

Servizi automobilistici⁴ (km/anno)

		Gorizia	Pordenone	Udine	Trieste	Totali
Incrementi rispetto a valori attuali (Stato di fatto)	Urbani	7,3%	16,8%	9,0%	2,7%	5%
	Extraurbani	1,5%	4,8%	3,5%	--	3,5%
	Totali	3,4%	6,8%	4,6%	2,5%	4,2%

Servizi marittimi⁵ (Mn/anno)

	Gorizia	Pordenone	Udine	Trieste	Totali
Attuali Servizi Marittimi	10.146	0	3.442	38.089	51.677
Incremento Servizi Marittimi previsti dal PRTP					12.823
Totali previsti dal PRTP (+24,8%)					64.500

Il dato complessivo dei servizi ferroviari sviluppati in Friuli Venezia Giulia è stato determinato sommando ai servizi di competenza della Regione FVG in ambito regionale il valore dei treni cosiddetti indivisi non ancora attribuiti alla Regione (per la quota parte dei servizi effettuati in ambito regionale). Tale ulteriore quantità è stata determinata attraverso una proporzione tra i chilometri sviluppati annualmente e le lunghezze del percorso in FVG di tali treni (Linea 14 Trieste – Udine – Venezia e Linea 13 Trieste – Portogruaro – Venezia). I dati relativi alle produzioni chilometriche utilizzate sono state rilevate dalla Relazione illustrativa di piano sia per lo Stato di fatto sia per il Progetto definitivo di PRTP.

³ Tabella 5.3 "Produzioni chilometriche dei servizi a contratto Regione FVG e variazioni rispetto allo stato di fatto negli scenari di progetto", Paragrafo 5.1.3 "Il percorso verso la realizzazione del progetto: dalla definizione del modulo d'offerta alla definizione del programma d'esercizio" della Relazione illustrativa.

⁴ Tabella 5.22 "Servizi Automobilistici: riepilogo delle produzioni chilometriche attuali e programmate", Paragrafo 5.4 "Quantità di Piano e confronto con lo stato di fatto" della Relazione illustrativa.

⁵ Tabella 5.23 "Servizi di Navigazione: riepilogo delle produzioni chilometriche attuali e pianificati", Paragrafo 5.4 "Quantità di Piano e confronto con lo stato di fatto" della Relazione illustrativa.

3.1.3 Centri di interscambio modale regionale (CIMR)

Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica individua, localizza e descrive, sotto il profilo funzionale, il sistema delle reti (stradale e ferroviaria) da utilizzarsi anche nella pianificazione e programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale e definisce, tra l'altro, il sistema dei Centri di interscambio modale (CIMR) e le loro connessioni alla rete stradale secondo determinati livelli di servizio. Tale Piano definisce pertanto le reti e le infrastrutture afferenti il sistema intermodale di trasporto di persone attribuendo particolare importanza ai luoghi dell'interscambio di interesse regionale.

Il PRTPL conferma tali previsioni e ne qualifica le strutture non tanto per la dimensione delle strutture e per le specifiche dotazioni (che sono anche fortemente differenziate in funzione dei volumi di traffico) quanto per il ruolo da essi svolto nell'interscambio tra le diverse modalità di trasporto (compresa quelle ciclabile e del trasporto privato).

Come ampiamente descritto nel Capitolo 2 "Inquadramento normativo, programmatico e della pianificazione vigente" del Rapporto ambientale, i CIMR sono infrastrutture puntuali localizzate nei centri urbani più importanti della Regione; essi assolvono funzioni di centri attrattori di rilevanza regionale e sono suddivisi, a seconda delle tipologie di interscambio modale attivabili e delle caratteristiche funzionali, nonché del grado di frequentazione, in Centri di interscambio modale regionale di primo e secondo livello. Nella logica della massima integrazione fisico - funzionale del sistema di TPL regionale, inoltre le stazioni ferroviarie assumono un ruolo preminente, non solo per essere il luogo di accesso alla rete portante del sistema TPL ma anche quale elemento quantitativamente e qualitativamente significativo nella strutturazione dei poli di interscambio. La disponibilità di tali strutture e delle aree funzionalmente contigue rappresenta uno degli obiettivi significativi per consentire la realizzazione di un coerente e funzionale sistema dell'intermodalità.

Il Progetto definitivo del PRTPL, nel confermare le previsioni del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, individua solo i Comuni entro i quali prevedere la localizzazione dei Centri di interscambio modale (CIMR). Ne consegue che la precisa localizzazione, dimensionamento e progettazione di tali strutture avviene a cura dei Comuni rimanendo individuate pertanto in tale ambito le verifiche di compatibilità ambientale. Il PRTPL invece definisce le tipologie ed i requisiti funzionali dei CIMR (Capitolo 8 "Infrastrutture per l'esercizio dei servizi di trasporto pubblico locale" della Relazione illustrativa).

Nel presente studio d'incidenza, la verifica delle possibili incidenze derivanti dall'attuazione del sistema dei CIMR di primo e secondo livello è stata effettuata mediante l'utilizzo di Carta della Natura FVG evidenziando le strutture puntuali di interscambio realizzate, in via di realizzazione o in fase di progettazione. Tali strutture, nelle rappresentazioni grafiche che

seguono, sono state indicate e distinte tra stazioni ferroviarie, autostazioni o entrambe le strutture se già fisicamente e funzionalmente integrate tra loro. L'attività di analisi dell'incidenza, oltre ad evidenziare gli habitat entro i quali sono inseriti i centri di interscambio programmati o già esistenti, consentirà di individuare o meno la vicinanza dei SIC o delle ZPS ai medesimi centri.

3.1.4 Il progetto delle infrastrutture di interscambio

Oltre a quanto già contenuto nel paragrafo 8.2 "Il progetto delle infrastrutture di interscambio" della Relazione illustrativa di Piano, il "Piano riguarda la realizzazione di una rete di nodi di interscambio ben strutturati e ubicati in siti strategici, in corrispondenza dei quali i servizi possano interconnettersi sia spazialmente sia temporalmente nella logica di massima integrazione fisico-funzionale del sistema di trasporto pubblico locale sì da garantire:

- qualità dell'attesa per il passeggero (accessibilità, spazi adeguati, informazione, servizi);
- economicità gestionale, nella misura in cui l'integrazione funzionale evita la duplicazione di servizi e funzioni in prossimità del nodo.

Per conseguire tali obiettivi, programma un percorso che, attraverso la definizione di standard e modelli condivisi, porti all'assunzione di reciproci impegni (intese/accordi/convenzioni) tra Regione, Province, Comuni, RFI/Ferrovie dello Stato S.p.A., operatori del servizio di TPL, altri portatori di interessi, al fine di pervenire ad una maggiore qualificazione del sistema integrato del trasporto pubblico locale.

Il Piano, sulla base di quanto delineato dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, definisce 5 tipologie di strutture e per ciascuna stabilisce funzioni e ruoli nel sistema della mobilità pubblica regionale e corrispondenti dotazioni:

- i Centri di Interscambio Modale Regionale (CIMR) di 1° Livello
- i Centri di Interscambio Modale Regionale (CIMR) di 2° Livello
- le Stazioni ferroviarie in località non sede di CIMR
- le Fermate attrezzate dei servizi automobilistici
- le Fermate semplici dei servizi automobilistici.

In relazione alle competenze definite dagli art. 10 e 12 della L.R. 23/2007, sono di seguito definite:

Strutture di interesse sovracomunale:

- CIMR

Fermate attrezzate

- Fermate semplici dei servizi extraurbane, se non utilizzate anche dai servizi urbani

Strutture di interesse comunale

- Fermate semplici dei servizi urbani.

I CIMR – Individuazione dei Cimr e definizione delle tipologie e dei requisiti funzionali

I CIMR [Centri di Interscambio Modale Regionali] sono sistemi infrastrutturali di scala locale finalizzati a favorire l'interscambio tra:

- i servizi di trasporto pubblico di differenti modalità (ferroviaria, automobilistica, marittima, aerea);
- i servizi di trasporto pubblico di una o più modalità (ferroviaria, automobilistica, marittima, aerea) ed il trasporto privato.

I CIMR sono classificati dal PRTPL in due livelli: 1° Livello e 2° Livello. Sono classificati di 1° Livello i CIMR dei 4 capoluoghi di provincia e dell'Aeroporto del Friuli Venezia Giulia.

Nella Tabella 8.4 sono elencati i CIMR pianificati dal PRTPL con la specificazione del Livello e dei servizi di trasporto pubblico ad essi afferenti. La loro localizzazione è riportata nella Tavola P.1 "Progetto. Rete di trasporto e infrastrutture di interscambio", nella quale sono anche specificate le modalità di trasporto ad essi afferenti.

CIMR				Servizi di Trasporto Pubblico					
Livello	Denominazione	Comune	Provincia	Autobus	Ferrovia	Aereo	Navigazione	Taxi	
CIMR di 1° Livello	Gorizia	Gorizia	Gorizia	SI	SI			SI	
	Pordenone	Pordenone	Pordenone		SI			SI	
	Aeroporto FVG	Ronchi dei Legionari	Gorizia		SI	SI		SI	
	Trieste	Trieste	Trieste		SI		SI	SI	
	Udine	Udine	Udine		SI			SI	
CIMR di 2° Livello	Cervignano del Friuli	Cervignano del Friuli	Udine			SI			Eventuale
	Cividale del Friuli	Cividale del Friuli	Udine			SI			
	Codroipo	Codroipo	Udine			SI			
	Cormons	Cormons	Gorizia			SI			
	Gemona del Friuli	Gemona del Friuli	Udine			SI			
	Grado	Grado	Gorizia					SI	
	Latisana	Latisana	Udine			SI			
	Lignano Sabbiadoro	Lignano Sabbiadoro	Udine					SI	
	Maniago	Maniago	Pordenone			SI			
	Manzano	Manzano	Udine			SI			
	Monfalcone	Monfalcone	Gorizia			SI			
	Muggia	Muggia	Trieste					SI	
	Palmanova	Palmanova	Udine			SI			
	Pontebba	Pontebba	Udine			SI			
	Sacile	Sacile	Pordenone			SI			
	San Daniele del Friuli	San Daniele del Friuli	Udine						
	San Giorgio di Nogaro	San Giorgio di Nogaro	Udine		SI				
	San Vito al Tagliamento	San Vito al Tagliamento	Pordenone		SI				
	Spilimbergo	Spilimbergo	Pordenone						
	Tarcento	Tarcento	Udine		SI				
Tarvisio	Tarvisio	Udine		SI					
Tolmezzo	Tolmezzo	Udine							
Carnia	Venzone	Udine		SI					

Sotto il profilo edilizio, i CIMR possono assumere differenti configurazioni, riconducibili ai seguenti macroschemi tipologici:

- **CIMR "compatto"**, composto da un unico terminal servizi con funzioni di stazione ferroviaria (ove presente) ed autostazione e, da altre strutture adiacenti (banchine,

pensiline, piste, piazzali, parcheggi per automobili, moto e biciclette,..) Questo modello presenta i seguenti principali vantaggi:

1. valorizza infrastrutture esistenti (in particolare le stazioni ferroviarie), potenziandone le funzioni con nuove dotazioni finalizzate a massimizzare le opportunità di interscambio;
 2. minimizza i costi di costruzione e/o di gestione.
- **CIMR "multipolo"**, composto da più terminal servizi (generalmente stazione ferroviaria ed autostazione e, in alcuni casi, stazione marittima o aerostazione) e da altre strutture adiacenti (banchine, pensiline, piste, piazzali, ormeggi, parcheggi per automobili, moto e biciclette,..).

Se tutti i terminal sono pedonalmente contigui, ossia tra essi sono interposti soltanto spazi pedonali o viabilità/impianti di servizio di un terminal, il CIMR è del tipo **"multipolo compatto"**.

Diversamente è del tipo **"multipolo esteso"**.

In tutti i casi, i terminal e le altre strutture devono essere funzionalmente connessi.

Il CIMR "compatto" è il modello tipologico di base, nella realizzazione di un nuovo CIMR o nel caso di completamento di infrastrutture esistenti.

L'eventuale scelta di un modello diverso dal "CIMR compatto" deve essere motivata con specifico Studio di fattibilità, che analizzi punti di forza e di debolezza delle diverse alternative possibili sotto i profili:

- funzionali (accessibilità veicolare e pedonale, baricentricità pedonale rispetto ai luoghi di generazione/attrazione, facilità di interscambio, ...)
- costi di realizzazione
- costi di gestione.

L'ampia gamma compositiva dei componenti del sistema CIMR, ricompresa nei macro-schemi tipologici sopra definiti, chiarisce che ciò che caratterizza i CIMR sono le funzioni, prima ancora che le specifiche dimensioni e dotazioni. Dimensioni e dotazioni dipendono, infatti, da più fattori:

- i servizi di trasporto che in essi convergono
- i volumi di domanda
- i vincoli e le opportunità determinate da fattori fisico/localizzativi
- la consistenza delle attuali strutture candidate ad essere componenti di un CIMR

e vanno pertanto definite caso per caso.

Requisiti qualitativi dei CIMR

I seguenti requisiti costituiscono prescrizioni per le strutture ancora da realizzare (nuove o sostitutive di strutture esistenti) e per le strutture esistenti (comprese quelle parzialmente realizzate) per le quali sia previsto un intervento di completamento. Per le altre strutture

esistenti gli interventi di adeguamento dovranno tendere a soddisfare i requisiti funzionali definiti dal PRTPL.

R1. Le aree di movimentazione di mezzi di trasporto e di passeggeri e le singole loro componenti (ad esempio, nel caso di autostazione: corsie, stalli, banchine) devono essere dimensionate rispetto al traffico di punta.

Il traffico di punta deve essere calcolato considerando i mezzi che possono arrivare e partire nell'arco di 30 minuti, assumendo quali riferimenti:

- il più gravoso insieme di mezzi movimentabili nell'arco temporale definito, considerati gli orari di arrivo e partenza;
- i passeggeri teorici (ossia di progetto) in partenza ed in arrivo:
 - o i passeggeri teorici in arrivo sono posti pari ad % della capacità dei mezzi in arrivo;
 - o i passeggeri teorici in partenza sono posti pari ad % della capacità dei mezzi in partenza.

Le percentuali e potranno essere differenziate per corsa in funzione di come la corsa si "relaziona" al CIMR sotto il profilo della movimentazione dei passeggeri. Valori di e minori di 50% devono essere dimostrati con rilievi di passeggeri saliti e discesi estesi a tutte le corse dell'intervallo di punta.

Eventuali deroghe a questo metodo di calcolo del traffico di punta potranno essere decise dall'Amministrazione competente all'approvazione del progetto, in base a specifiche ed idonee motivazioni.

R2. Le banchine devono:

- essere integralmente coperte da pensiline o da altre strutture continue
- avere una superficie idonea ad ospitare un numero di passeggeri pari a 1,5 volte la capacità dei veicoli contemporaneamente accessibili dalle banchine. Eventuali deroghe a questo sottocriterio potranno essere decise, caso per caso, dall'Amministrazione competente all'approvazione del progetto, in base a specifiche ed idonee motivazioni, Sottese alle pensiline devono essere previste sedute per l'attesa.

R3. Deve essere presente una sala di attesa di idonee dimensioni e dotata di impianti di riscaldamento e di climatizzazione, posta in posizione idonea ad essere fruita dagli utilizzatori dei servizi afferenti il CIMR e devono essere presenti adeguati servizi igienici.

L'idoneo dimensionamento deve essere verificato tenuto conto dei diversi parametri che lo determinano, tra cui dovranno essere considerati i seguenti:

- a) tipologia e frequenza dei servizi di trasporto che fanno capo al CIMR;

b) nel caso di CIMR del tipo "multipolo": layout del CIMR, in base alla quale si dovrà valutare l'esigenza o meno di sale dedicate per terminal; in tale caso ogni sala di attesa dovrà soddisfare i requisiti sopra definiti;

c) traffico di punta di passeggeri calcolato come esposto al punto R1, ma considerando soltanto i mezzi in partenza; si prevederà che solo una parte del traffico di punta di passeggeri in partenza così calcolato utilizzi la/e sala/e di attesa: questa percentuale sarà definita in funzione dei parametri sub a) e b) e di altri eventualmente valutati come significativi in sede di progetto.

R4. Devono essere presenti percorsi pedonali che colleghino tutti i punti notevoli del CIMR [dove per punto notevole si intende il baricentro della singola area di parcheggio (di biciclette, moto+auto) pubblico e pertinenziale e del singolo luogo di sosta dei passeggeri (sala di attesa, banchina, ...)], nel rispetto di tutti i seguenti requisiti:

a) La massima distanza del percorso tra 2 qualunque punti notevoli deve essere minore di 600 metri. Tale valore può essere incrementato sino a 800 metri per percorsi che abbiano come estremo il baricentro del terminale marittimo o e del parcheggio pubblico di auto/moto.

Qualora il layout del CIMR non consenta il rispetto dei valori sopra definiti, devono essere previsti servizi di collegamento navetta o in alternativa i servizi automobilistici afferenti il CIMR devono effettuare fermata anche presso le altre polarità.

b) I percorsi pedonali e gli eventuali impianti di movimentazione devono essere dimensionati in coerenza con i volumi di traffico di punta, assumendo gli stessi riferimenti definiti al punto R1.

c) I percorsi pedonali devono essere:

- o privi di barriere architettoniche
- o dotati di percorsi tattili per ipovedenti, preferibilmente integrati da sistemi ad infrarossi
- o essere in sede protetta (dove, per sede protetta si intende anche l'attraversamento stradale governato da semaforo o da strisce pedonali)
- o essere attrezzati con opportuna segnaletica che guidi i percorsi
- o quando non sussistano vincoli o altre condizioni ostative: essere in sede riservata (dove per sede riservata si intende quella in cui non esiste alcuna intersezione con strade, piste o altri percorsi non pedonali).

Inoltre, ove possibile, i percorsi pedonali devono essere protetti dalle intemperie.

- R5. *Ogni CIMR deve essere dotato di parcheggi per auto, moto e biciclette. Nei CIMR di 1° Livello ed in quelli cui fa capo una sola modalità di trasporto pubblico devono essere presenti parcheggi pertinenziali.*

Il PRTPL formula le seguenti prescrizioni:

a) I Fabbisogni specifici di posti biciclette e di posti auto/moto, sia pubblici, sia pertinenziali, dovranno essere stabiliti caso per caso dalle Amministrazioni competenti: essi dipendono, infatti da molteplici fattori [quali, ad esempio: la localizzazione del CIMR, la presenza o meno di servizi urbani o extraurbani di adduzione al CIMR, il mix "tipologico" di passeggeri (lavoratori, studenti, utilizzatori occasionali, ...), le politiche di mobilità, la presenza di piste ciclabili].

I Fabbisogni specifici dovranno essere stabiliti anche con il supporto di indagini di "preferenza" rivolte ad un campione rappresentativo di utenti dei servizi ferroviari, extraurbani e di navigazione che fanno capo al CIMR, che consentano di pervenire ad un'affidabile stima della domanda potenziale di posti biciclette e posti auto/moto.

b) Tutti i parcheggi pertinenziali per auto e moto sono da riservare ai:

- o possessori di titolo di viaggio per servizio di TPL ferroviario o extraurbano o di navigazione che fa capo al CIMR, obliterato nell'intervallo orario di permanenza del veicolo nel parcheggio*
- o titolari di abbonamento ad uno di tali servizi di TPL*
- o veicoli di servizio e degli operatori del CIMR.*

c) Il sistema di tariffazione della sosta di auto e moto deve essere tale da:

- o favorire le soste di breve durata, intendendosi come sosta di breve durata quella fino a 14 ore consecutive;*
- o prevedere la gratuità di utilizzo o sconti per le soste di breve durata (come sopra definite) di veicoli utilizzati da abbonati dei servizi di TPL;*
- o scoraggiare soste di durata non breve (ossia che eccedano le durate sopra definite) mediante l'applicazione di adeguate tariffe.*

d) In relazione a quanto sopra specificato, i parcheggi pertinenziali per auto e moto devono essere presidiati da sistemi di controllo degli accessi.

e) In posizione adeguata a garantirne la massima fruizione, in particolare nei CIMR di primo livello, sono previsti spazi adeguatamente attrezzati per il bike sharing ed il car sharing.

- R6. Ogni CIMR deve essere dotato di idonei servizi informativi. In particolare:
- a) In tutti i luoghi di discesa, stazionamento, partenza deve essere possibile per il passeggero conoscere:
 - o tutti i servizi programmati che fanno capo al CIMR (ferroviari, automobilistici extraurbani, intercomunali ed urbani, marittimi ed aerei) in arrivo/partenza nelle ore immediatamente successive ed i relativi tempi di attesa
 - o i luoghi del CIMR di arrivo/partenza di tali servizi (banchine, binari, ...), mediante monitor o pannelli a messaggio variabile.
 - b) Nella/e sala/e di attesa, in adiacenza alle biglietterie ed in altri luoghi del CIMR funzionalmente idonei devono essere rese disponibili, in posizioni idonee a garantire la massima fruibilità da parte dei passeggeri, le informazioni di interesse dei viaggiatori tra le quali quelle attinenti la rete dei servizi di trasporto pubblico che fanno capo al CIMR, con le caratteristiche descritte nel Capitolo 11.
 - c) Per i CIMR "estesi" negli stessi punti deve essere presente la planimetria del CIMR contenente le informazioni che, unitamente a quelle sub a), consentano al passeggero di individuare il luogo in cui egli si trova, le uscite del CIMR, il percorso per raggiungere il luogo del CIMR da cui deve partire; nella planimetria devono essere inoltre indicate la localizzazione degli altri servizi del CIMR (biglietterie, casse, servizi igienici, ...).
- R7. Ogni CIMR deve essere attrezzato con biglietterie e/o emettrici automatiche di titoli di viaggio per tutti i servizi di trasporto pubblico che ad esso fanno capo e con casse, eventualmente automatiche, di pagamento del pedaggio della sosta veicolare (se non gratuita).
- R8. Tutte le aree del CIMR, compresi i percorsi pedonali, devono essere adeguatamente illuminate e dotate di un sistema di video sorveglianza.
- R9. Nel caso di spazi da destinarsi ad attività commerciali, gli stessi devono essere realizzati in modo da non interferire con la fruizione delle strutture del CIMR e dei relativi servizi parte dei viaggiatori, destinando ai servizi per il trasporto i luoghi baricentrici e di maggiore visibilità".

Sono stati volutamente riportati i requisiti qualitativi e funzionali dei CIMR in quanto costituiscono tra l'altro, i criteri localizzativi dei centri stessi. La Relazione illustrativa (paragrafo 8.2 "Il progetto delle infrastrutture di interscambio") di Piano fornisce inoltre informazioni circa le caratteristiche funzionali delle Stazioni ferroviarie non sede di CIMR, delle Fermate dei servizi automobilistici, delle Fermate attrezzate dei servizi automobilistici,

delle fermate semplici dei servizi automobilistici nonché modalità di realizzazione, priorità e tempi a cui si rimanda per i dettagli del caso.

3.2 La Rete Natura 2000 in FVG

La Rete Natura 2000 presente sul territorio della Regione Friuli Venezia Giulia è composta da una rete costituita da siti, Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e Zone di Protezione Speciale (ZPS), destinati alla conservazione della biodiversità.

La Rete regionale, insieme alle Aree naturali protette (parchi e riserve naturali) ed ai corridoi ecologici, è costituita dai seguenti SIC:

n.	Denominazione Siti di importanza comunitaria (SIC)	Codice Sito	Comuni interessati	superficie (ha)
1	Dolomiti Friulane	IT3310001	Ampezzo, Andreis, Cimolais, Claut, Erto e Casso, Forni di Sopra, Forni di Sotto, Frisanco, Socchieve, Tremonti di Sopra	36740
2	Val Colvera di Jof	IT3310002	Frisanco, Maniago	396
3	Monte Ciaurlec e Forra del Torrente Cosa	IT3310003	Castelnovo del Friuli, Clauzetto, Travesio	875
4	Forra del Torrente Cellina	IT3310004	Andreis, Montereale Valcellina, Barcis	289
5	Torbiera di Sequals	IT3310005	Sequals	14
6	Foresta del Cansiglio	IT3310006	Budoia, Caneva, Polcenigo	2713
7	Greto del Tagliamento	IT3310007	Dignano, Pinzano al Tagliamento, Ragogna, San Daniele del Friuli, Spilimbergo	2719
8	Magredi di Tauriano	IT3310008	Spilimbergo, SequalsT	369
9	Magredi del Cellina	IT3310009	Cordenons, Maniago, Montereale Valcellina, San Giorgio della Richinvelda, San Quirino, Vivaro, Zoppola	4372
10	Risorgive del Vinchiaruzzo	IT3310010	Cordenons	261
11	Bosco Marzinis	IT3310011	Fiume Veneto, Zoppola	11
12	Bosco Torrate	IT3310012	San Vito al Tagliamento	11
13	Gruppo del Monte Coglians	IT3320001	Forni Avoltri, Paluzza, Rigolato	5405
14	Monti Dimon e Paularo	IT3320002	Ligosullo, Paularo, Treppo Carnico	702
15	Creta di Aip e Sella di Lanza	IT3320003	Moggio Udinese, Pontebba, Paularo	3894
16	Monte Auernig e Monte Corona	IT3320004	Pontebba	465
17	Valloni di Rio Bianco e di Malborghetto	IT3320005	Malborghetto-Valbruna	4662
18	Conca di Fusine	IT3320006	Tarvisio	3598
19	Monti Bivera e Clapsavon	IT3320007	Sauris, Forni di Sopra, Forni di Sotto	1832
20	Col Gentile	IT3320008	Ampezzo, Ovaro, Raveo, Socchieve	1038
21	Zuc dal Bor	IT3320009	Moggio Udinese	1415
22	Jof di Montasio e Jof Fuart	IT3320010	Tarvisio, Chiusaforte, Dogna, Malborghetto-Valbruna	7999
23	Monti Verzegnis e Valcalda	IT3320011	Enemonzo, Preone, Tramonti di Sotto, Tramonti di Sopra, Socchieve	2406

24	Prealpi Giulie Settentrionali	IT3320012	Chiusaforte, Moggio Udinese, Lusevera, Resia, Resiutta, Venzone	9592
25	Lago Minisini e Rivoli Bianchi	IT3320013	Gemona del Friuli	402
26	Torrente Lerada	IT3320014	Attimis, Faedis, Taipana	365
27	Valle del medio Tagliamento	IT3320015	Forgaria nel Friuli, Majano, Osoppo, Trasaghis, Vito d'Asio, San Daniele del Friuli	3580
28	Forra del Cornappo	IT3320016	Nimis, Taipana	299
29	Rio Bianco di Taipana e Gran Monte	IT3320017	Taipana	1721
30	Forra del Pradolino e Monte Mia	IT3320018	Pulfero	1010
31	Monte Matajur	IT3320019	Savogna	213
32	Lago di Ragogna	IT3320020	San Daniele del Friuli, Ragogna	83
33	Torbiere di Casasola e Andreuzza	IT3320021	Buia, Majano	98
34	Quadri di Fagagna	IT3320022	Fagagna	62
35	Magredi di Campoformido	IT3320023	Campoformido	242
36	Magredi di Coz	IT3320024	Flaibano	10
37	Magredi di Firmano	IT3320025	Cividale del Friuli, Premariacco	57
38	Risorgive dello Stella	IT3320026	Bertiolo, Codroipo, Rivignano, Talmassons	796
39	Palude Moretto	IT3320027	Castions di Strada, Talmassons	39
40	Palude Selvate	IT3320028	Castions di Strada	68
41	Confluenza Fiumi Torre e Natisone	IT3320029	Chiopris-Viscone, Manzano, Pavia di Udine, San Giovanni al Natisone, Rivignano	604
42	Bosco di Golena del Torreano	IT3320030	Morsano al Tagliamento, Varmo	140
43	Paludi di Gonars	IT3320031	Gonars, Porpetto	89
44	Paludi di Porpetto	IT3320032	Porpetto	24
45	Bosco Boscat	IT3320033	Castions di Strada	72
46	Boschi di Muzzana	IT3320034	Muzzana al Turgnano	350
47	Bosco Sacile	IT3320035	Carlino	145
48	Anse del Fiume Stella	IT3320036	Palazzolo dello Stella, Precenicco	78
49	Laguna di Marano e Grado	IT3320037	Aquileia, Carlino, Grado, Latisana, Lignano Sabbiadoro, Marano Lagunare, Muzzana del Turgnano, Precenicco, Palazzolo dello Stella, San Giorgio di Nogaro, Terzo d'Aquileia, Torviscosa	16363
50	Pineta di Lignano	IT3320038	Lignano Sabbiadoro	118
51	Palude del Preval	IT3330001	San Floriano del Collio	14
52	Colle di Medea	IT3330002	Medea	41
53	Foce dell' Isonzo - Isola della Cona	IT3330005	Fiumicello, Grado, San Canzian d'Isonzo, Staranzano	2668
54	Valle Cavanata e Banco Mula di Muggia	IT3330006	Grado	860
55	Cavana di Monfalcone	IT3330007	Monfalcone, Staranzano	133
56	Carso Triestino e Goriziano	IT3340006	Doberdo' del Lago, Duino Aurisina, Fogliano Redipuglia, Monfalcone, Monrupino, Ronchi dei Legionari, Sagrado, San Dorligo della Valle, Sgonico, Trieste	9648

e dalle seguenti ZPS:

n.	Denominazione Zone di protezione speciale (ZPS)	Codice Sito	Comuni interessati	superficie (ha)
1	Dolomiti Friulane	IT3310001	Ampezzo, Forni di Sopra, Forni di Sotto, Socchieve, Andreis, Cimolais, Claut, Erto e Casso, Frisanco, Tramonti di Sopra	36740
2	Magredi di Pordenone	IT3311001	Arba;Cordenons;Maniago;Montereale Valcellina;San Quirino;San Giorgio della Richinvelda;Sequals;Spilimbergo;Travesio;Vivaro;Vajont;Zoppola	10097
3	Laguna di Marano e Grado	IT3320037	Aquileia, Carlino, Latisana, Lignano Sabbiadoro, Marano Lagunare, Muzzana del Turgnano, Palazzolo dello Stella, Precenicco, San Giorgio di Nogaro, Terzo d'Aquileia, Torviscosa	16363
4	Alpi Carniche	IT3321001	Cervento, Comeglians, Forni Avoltri, Ligosullo, Moggio Udinese, Paluzza, Paularo, Pontebba, Ravascletto, Rigolato, Treppo Carnico;	19500
5	Alpi Giulie	IT3321002	Chiusaforte;Dogna;Tarvisio;Venzon e;Resiutta;Resia;Lusevera;Moggio Udinese;	18033
6	Foce dell'Isonzo - Isola della Cona	IT3330005	Grado, San Canzian d'Isonzo, Staranzano, Fiumicello	26668
7	Valle Cavanata e Banco Mula di Muggia	IT3330006	Grado	860
8	Aree Carsiche della Venezia Giulia	IT3341002	Doberdò del Lago, Duino-Aurisina, Fogliano Redipuglia, Monfalcone, Monrupino, Rochi dei Legionari, San Dorligo della Valle, Sgonico, Trieste	12189

3.3 Il progetto di Carta della Natura del FVG

La “Carta della Natura” del Friuli Venezia Giulia è un sistema informativo territoriale (SIT o GIS) che fornisce una rappresentazione aggiornabile e dinamica del patrimonio ecologico-naturalistico e del suo livello di qualità e vulnerabilità dell'intero territorio regionale.

Carta della Natura è un progetto nazionale previsto dalla Legge Quadro per le Aree Naturali protette n. 394/91 sviluppato e coordinato da ISPRA – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale.






































L'utilizzare questo strumento per svolgere attività relative a valutazioni ambientali consente di conoscere lo stato dell'ambiente naturale ed il grado di qualità e vulnerabilità alla scala regionale.













L'informazione di base di Carta della Natura è costituita dalla Carta degli habitat, che rappresenta il mosaico di unità ambientali omogenee del territorio regionale identificate secondo il sistema di classificazione CORINE Biotopes (CEC, 1991). Tali unità ambientali sono valutate per stimare il valore ecologico, inteso come qualità/pregio naturalistico, la

sensibilità ecologica intrinseca e la pressione antropica (disturbo). Dalla combinazione di questi ultimi parametri può essere identificato il livello di Fragilità ambientale, che esprime, sulla base di fattori intrinseci ed estrinseci, il grado di predisposizione di un biotopo a subire un danno o perdere la propria integrità/identità.

La verifica di significatività relativa alle strutture relative ai Centri di Interscambio modale regionale di primo e secondo livello contenuta nel presente studio d'incidenza è stata effettuata utilizzando l'approfondimento tematico di Carta della Natura alla scala 1:50.000 utilizzando la seguente legenda:

Legenda di Carta della Natura	
	15.1 – Vegetazione ad alofite con dominanza di Chenopodiaceae succulente annua
	15.21 – Praterie a spartina dalle foglie larghe (<i>Spartina maritima</i>)
	15.5 – Vegetazione delle paludi salmastre mediterranee
	15.6 – Bassi cespuglietti alofiti
	15.15.81 – Steppe salate a <i>Limonium</i>
	16.1 – Spiagge
	16.21 – Dune mobili e dune bianche
	16.22 – Dune grigie
	16.29 – Dune alberate
	16.3 – Depressioni umide interdunali
	21 - Lagune
	22.1 – Acque dolci (laghi, stagni)
	22.4 – Vegetazione delle acque ferme
	24.1 – Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori)
	24.221 – Greti subalpini e montani con vegetazione erbacea
	24.52 – Banchi di fango fluviali con vegetazione a carattere eurosiberiano
	31.42 – Brughiere subalpine a <i>Rhododendron</i> e <i>Vaccinium</i>
	31.52 – Mughete esalpiche delle Alpi centro-orientali
	31.611 – Ontanete ad <i>Alnus viridis</i> delle Alpi
	31.81 – Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi
	31.88 – Formazioni a <i>Juniperus communis</i>
	34.75 – Prati aridi sub-mediterranei orientali
	35.11 – Nardeti
	36.31 – Nardeti montani e subalpini e comunità correlate
	36.34 – Curvuleti e comunità correlate
	36.413 – Pascoli alpini e subalpini fertilizzati
	36.433 – Tappeti a <i>Carex firma</i>
	36.5 – Pascoli alpini e subalpini fertilizzati

	37.31 – Prati umidi su suoli con ristagno d'acqua
	38.2 – Prati falciati e trattati con fertilizzanti
	41.11 – Faggete acidofile centroeuropee
	41.13 – Faggete neutrofile e mesofite delle Alpi
	41.15 – Faggete subalpine delle Alpi
	41.16 – faggete calcifile termofile delle Alpi
	41.281 – Quercu-carpineti dei suoli idromorfi con Q. robur
	41.282 – Carpineti e quercu-carpineti con Q. petraea dei suoli mesici
	41.41 – Boschi misti di forre e scarpate
	41.59 – Querceto a rovere dell'Italia settentrionale
	41.731 – Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino centro-settentrionale
	41.81 – Boscaglia di Ostrya carpinofilia
	41.9 – Castagneti
	42.12 – Abetine calcifile delle Alpi e dell'Appennino centro-settentrionale
	42.13 - Abetine acidofile delle Alpi e dell'Appennino centro-settentrionale
	42.1B – Rimboschimenti a conifere indigene
	42.12 – Peccate subalpine
	42.221 – Peccate montane acidofile
	42.222 – Peccate montane calcifile
	42.322 – Lariceti (Laricetum deciduae) come formazioni boschive oppure come brughiere e prati alberati subalpini
	42.611 – Pinete alpine di pino nero
	44.11 – Cespuglietti di salici pre-alpini
	44.13 – Gallerie di salice bianco
	44.21 – Boscaglia montana a galleria con ontano bianco
	44.61 – Foreste mediterranee riparali a pioppo
	44.91 – Boschi palustri di ontano nero e salice cinerino
	45.319 – Lecceta illirica
	53.1 – Vegetazioni dei canneti e di specie simili
	53.2 – Comunità di alti carici
	54.2 – Paludi neutro-basifile
	54.4 – Paludi acide
	61.11 – Ghiaioni silicei alpini
	61.22 – Ghiaioni basici alpini del piano alpino e nivale
	61.23 – Ghiaioni basici alpini del piano altimontano e subalpino
	61.31 – Ghiaioni termofili perialpini calcarei
	62.15 – Rupi basiche delle Alpi centro-orientali
	62.21 – Rupi silicee montane medio-europee

	63 – Ghiacciai e superfici costantemente innevate
	82.1 – Seminativi intensi e continui
	82.3 – Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi
	83.15 – Frutteti
	83.21 – Vigneti
	83.31 – Piantagioni di conifere
	83.321 – Piantagioni di pioppo canadese
	83.324 – Robinieti
	85.1 – Grandi parchi
	86.1 – Città, centri abitati
	86.3 – Siti industriali attivi
	86.41 - Cave

3.4 Verifiche di significatività dell'incidenza

3.4.1 Verifica di significatività dell'incidenza dello scenario di Piano

Per verificare le eventuali incidenze derivanti dalla progettazione dei servizi di TPL sui siti della Rete Natura 2000 si è proceduto a verificare l'effettivo percorso effettuato sul territorio dai servizi ferroviari e automobilistici di primo livello progettati dal nuovo PRTPL. Non è stata oggetto di verifica la programmazione dei servizi marittimi e automobilistici di secondo livello in quanto il percorso degli stessi non è definibile nel dettaglio e risulta essere di dimensioni modeste rispetto alla complessiva articolazione dei servizi in essere. Va inoltre segnalato come tali servizi, al pari di tutti i servizi automobilistici di TPL, sono svolti su scala stradale non dedicata e quindi non separati dai flussi di trasporto privato che limitano le reti stradali e dei correlati effetti.

I percorsi delle linee pianificate sono stati identificati attraverso un grafo stradale e ferroviario (modello di offerta multimodale – MOM 2010) rappresentativo della rete infrastrutturale regionale esistente, al fine di evidenziare gli effettivi instradamenti sul territorio e, conseguentemente, il loro transito nei pressi dei Siti di importanza comunitaria e delle Zone di protezione speciale.

La verifica è stata effettuata distinguendo i servizi ferroviari e quelli automobilistici di primo livello; i risultati ottenuti sono stati riportati nel presente studio d'incidenza attraverso:

- una restituzione di scala regionale per evidenziare lo sviluppo dei servizi TPL nel loro complesso ed i loro percorsi rispetto alla Rete Natura 2000 del Friuli Venezia Giulia;
- una restituzione di dettaglio riferita ad ambiti territoriali ritenuti di interesse per un approfondimento specifico.

I servizi ferroviari sono stati considerati confrontando lo stato di fatto attuale (servizi attualmente svolti) con le previsioni del Progetto definitivo di PRTPL; in particolare sono stati considerati il numero dei treni/giorno e analizzate le possibili incidenze significative derivanti dall'incremento differenziale tra gli attuali servizi offerti e la progettazione dei nuovi servizi programmati dal PRTPL. Quest'ultima è stata considerata con specifico riferimento al cosiddetto *Giorno tipo feriale invernale* che evidenzia il massimo sviluppo giornaliero dei servizi operati nell'arco di un anno solare.

I servizi automobilistici di primo livello sono stati evidenziati secondo gli inviluppi degli instradamenti dello stato di fatto in quanto, gli incrementi di servizi previsti dal PRTPL sono minimi e non significativi rispetto agli effettivi instradamenti.

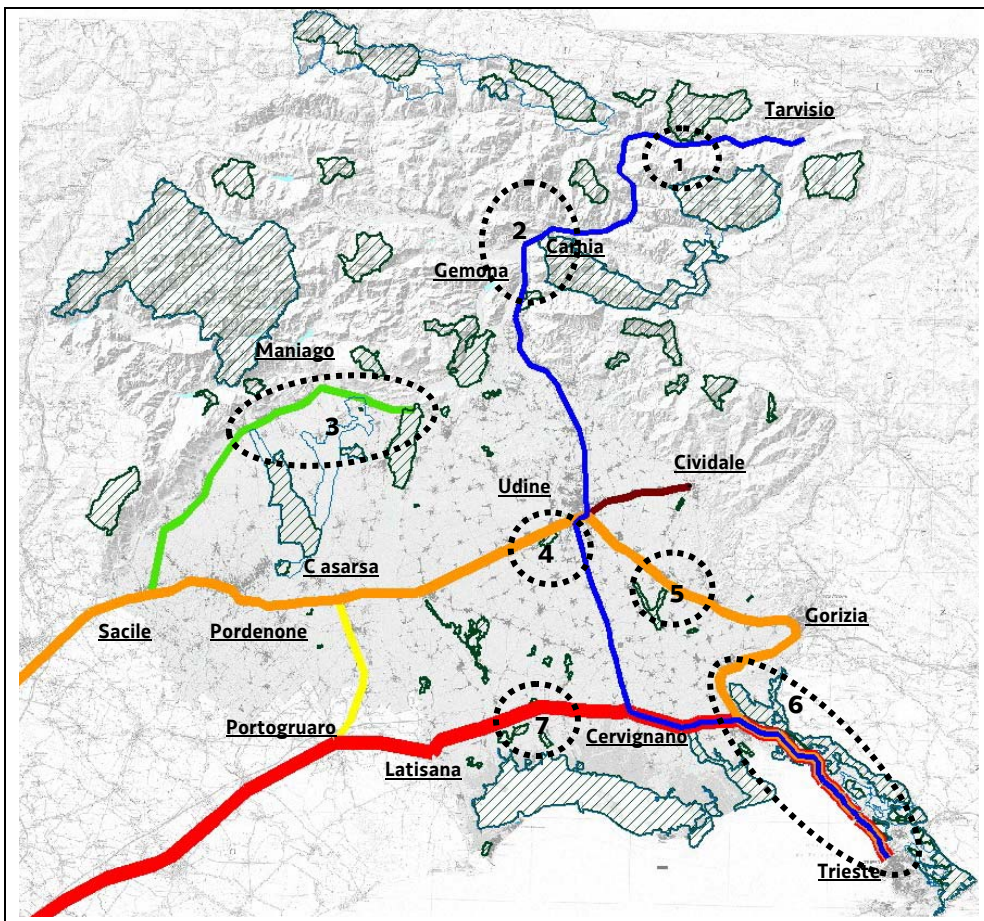
Servizi ferroviari

La tabella che segue evidenzia il numero di treni/giorno attualmente offerti sulla rete e quelli progettati dal Piano estratti dai flussogrammi contenuti negli elaborati cartografici del Progetto definitivo di PRTPL (Tav. A4 e Tav. P3-2) Relazione illustrativa di Piano sono stati estratti. I dati sono riferiti al cosiddetto *Giorno tipo feriale invernale*.

Linee	Tratte	Direzioni	Stato di fatto	Progetto definitivo PRTPL
Linea 13, 14, 15	Trieste – Monfalcone	Monfalcone	45	65
		Trieste	44	63
Linea 13 e 15	Monfalcone – Cervignano	Cervignano	21	36
		Monfalcone	21	35
Linea 13	Cervignano – Portogruaro (Latisana)	Portogruaro	17	23
		Monfalcone	16	23
Linea 14	Monfalcone – Udine	Udine	24	29
		Monfalcone	23	28
	Udine - Sacile	Sacile	31	34
		Udine	30	32
Linea 15	Cervignano – Udine	Udine	10	13
		Monfalcone	11	12
	Udine – Carnia	Carnia	12	15
		Udine	12	16
	Carnia – Tarvisio	Tarvisio	4	6
		Carnia	4	7
Linea 236	Portogruaro – Casarsa	Casarsa	11	12
		Portogruaro	11	12
Linea 233	Sacile - Maniago	Maniago	5	5
		Sacile	5	5
	Maniago – Pinzano (Gemona)	Pinzano	3	3
		Maniago	3	3
Linea FUC	Udine – Cividale	Cividale	24	24
		Udine	24	24

Si ritiene utile sottolineare come i riferimenti numerici dei treni/giorno non includono i treni a lunga percorrenza ma sono riferiti al solo trasporto ferroviario in interesse regionale.

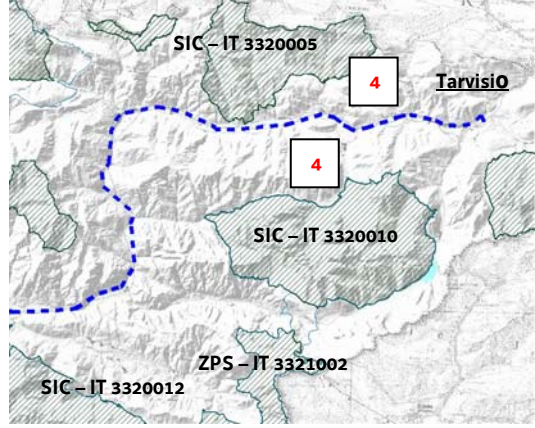
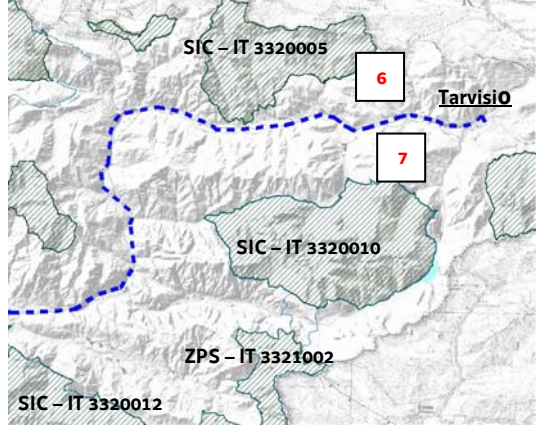
Sulla base dello scenario prospettato dal Progetto definitivo di PRTPL è stata verificata la significatività rispetto alla Rete Natura 2000; segue la restituzione di scala regionale derivante dall'elaborazione grafica effettuata.



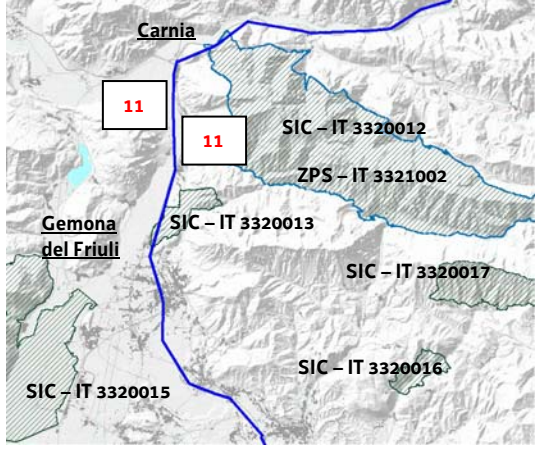
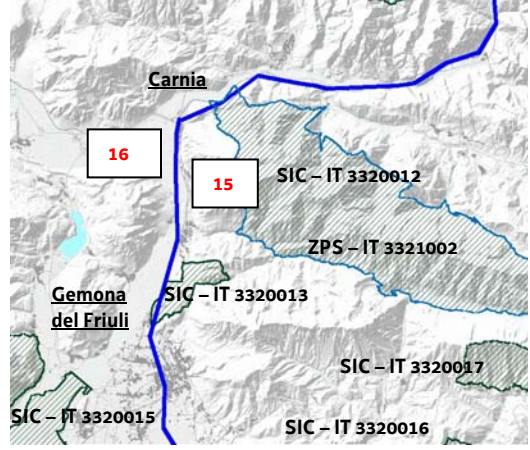
LEGENDA

	Linea 13 Trieste – Portogruaro – Venezia
	Linea 14 Trieste – Udine – Venezia
	Linea 15 Trieste – Cervignano – Tarvisio
	Linea 233 Sacile – Gemona
	Linea 236 Casarsa – Portogruaro
	Linea Udine – Cividale
	SIC – Siti di Importanza Comunitaria
	ZPS – Zona a Protezione Speciale
	Ambiti territoriali di approfondimento

Seguono le schede relative ai 7 Ambiti territoriali di approfondimento al fine di completare la verifica di significatività per l'incidenza ambientale.

APPROFONDIMENTO N. 1			
Linea 15: Trieste – Cervignano – Tarvisio, tratta Carnia – Tarvisio			
STATO ATTUALE DEI SERVIZI FERROVIARI		PROGETTO PRTP	
			
N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE		N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE	
Direzione Tarvisio	4	Direzione Tarvisio	6
Direzione Udine	4	Direzione Udine	7
CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI			
<p>La tratta ferroviaria Carnia-Tarvisio, della linea n. 15 Trieste – Cervignano – Tarvisio, attraversa un territorio caratterizzato dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:</p> <p>SIC – IT 3320005 Valloni di Rio Bianco e Malborghetto SIC – IT 3320010 Jof di Montasio e Jof Fuart SIC – IT 3320012 Prealpi Giulie Settentrionali ZPS – IT 3321002 Prealpi Giulie</p> <p>Gli attuali servizi ferroviari sono svolti con 4 treni per direzione; il Progetto di PRTP incrementa queste quantità prevedendo 6 treni in direzione Tarvisio e 7 treni in direzione Udine.</p> <p>Il Sito di Importanza Comunitaria “Valloni di Rio Bianco e Malborghetto” (IT 3320005) è ubicato a oltre 500 m dalla linea ferroviaria pertanto, si ritiene che l’incremento di servizio offerto sulla tratta ferroviaria Carnia – Tarvisio, svolti sull’infrastruttura attuale, non possa produrre incidenza significativa, anche in considerazione del fatto che la linea ferroviaria in questo tratto si sviluppa in galleria.</p> <p>Livello di significatività:</p> <p><input type="checkbox"/> elevata <input type="checkbox"/> significativa <input type="checkbox"/> poco significativa <input type="checkbox"/> trascurabile <input checked="" type="checkbox"/> nulla</p>			

APPROFONDIMENTO N. 2
Linea 15: Trieste – Cervignano – Tarvisio, tratta Gemona – Carnia

STATO ATTUALE DEI SERVIZI FERROVIARI		PROGETTO PRTP	
			
N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE		N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE	
Direzione Tarvisio	11	Direzione Tarvisio	15
Direzione Udine	11	Direzione Udine	16

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

In questo ambito geografico, la linea ferroviaria n. 15 Trieste – Cervignano – Tarvisio nella tratta Gemona – Carnia, attraversa un territorio caratterizzato dai seguenti siti della Rete Natura 2000:

- SIC – IT 3320012 Prealpi Giulie Settentrionali
- SIC – IT 3320013 Laghi Minisini e Rivoli Bianchi
- SIC – IT 3320015 Valle del Medio Tagliamento
- SIC – IT 3320016 Forra del Cornappo
- SIC – IT 3320017 Rio Bianco di Taipana e Gran Monte
- ZPS – IT 3321002 Alpi Giulie.

Gli attuali servizi ferroviari sono svolti con 11 treni per direzione; le previsioni del PRTP incrementano queste quantità prevedendo 15 treni in direzione Tarvisio e 16 treni in direzione Udine.

Il Sito di Importanza Comunitaria “Valloni di Rio Bianco e Malborghetto” (IT 3320005), “Prealpi Giulie Settentrionali” (IT 3320012) e la Zona a Protezione Speciale “Alpi Giulie” (IT 3321002) sono limitrofe all’infrastruttura ferroviaria della Linea n. 15 Udine – Tarvisio. Nello stralcio cartografico sopra riportato, la linea è rappresentata dal grafo pertanto non rappresenta con precisione il tracciato dell’infrastruttura ferroviaria esistente. I servizi attuali e quelli di progetto sono e saranno svolti sull’infrastruttura oggi in esercizio dimensionata per svolgere servizi fino al raggiungimento del livello di congestione della linea, anche in termini di effetti ambientali e di incidenza come valutato in sede di progettazione dell’infrastruttura ferroviaria stessa.

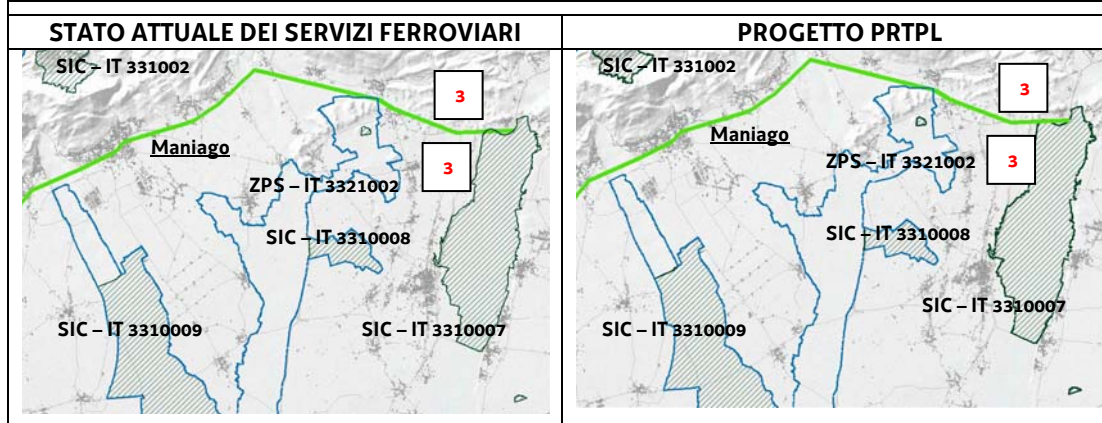
Si ritiene pertanto che l’incremento di servizio offerto sulla tratta Gemona – Carnia non possa

produrre incidenza significativa.

Livello di significatività:

- elevata
- significativa
- poco significativa
- trascurabile
- nulla

APPROFONDIMENTO N. 3
Linea 233: Sacile – Gemona, tratta Maniago – Pinzano



N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE

Direzione Gemona	3
Direzione Sacile	3

N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE

Direzione Gemona	3
Direzione Sacile	3

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

La tratta ferroviaria Maniago – Pinzano, della linea n. 233 Sacile – Gemona, attraversa un territorio caratterizzato dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- SIC – IT 3310002 Val Colvera di Jof
- SIC – IT 3310007 Greto del Tagliamento
- SIC – IT 3310008 Magredi di Tauriano
- SIC – IT 3310009 Magredi del Cellina
- ZPS – IT 3321002 Magredi di Pordenone.

Gli attuali servizi ferroviari sono svolti con 3 treni per direzione; il Progetto definitivo di PRTP prevede uno sviluppo dei servizi calibrato sulle esigenze della mobilità locale demandando però la definizione della nuova articolazione dei servizi ad uno specifico progetto che riguarderà l'intera linea ferroviaria Sacile – Gemona.

I siti SIC “Greto del Tagliamento” (IT 3310007) e ZPS “Magredi di Pordenone” (IT 3321002) caratterizzano il margine dell'infrastruttura ferroviaria nella tratta Maniago – Pinzano. Nello stralcio cartografico sopra riportato, il grafo rappresenta la linea ferroviaria con un'approssimazione tale da non individuare con precisione l'effettivo tracciato dell'infrastruttura ferroviaria esistente.

Il Piano conferma l'attuale offerta di servizio e pertanto si ritiene che non possano generarsi incidenze differenti da quelle eventualmente già presenti.

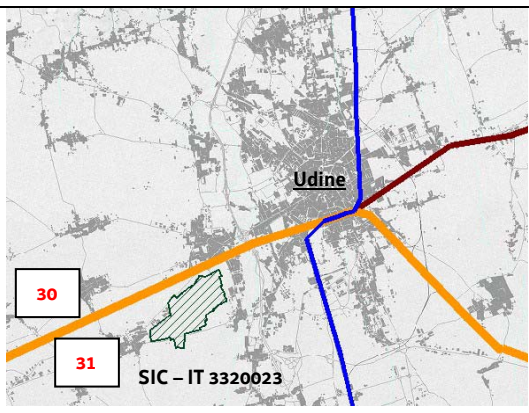
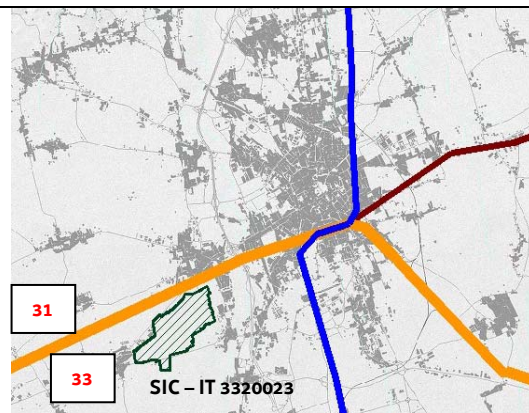
Livello di significatività:

- elevata
- significativa
- poco significativa

trascurabile

nulla

APPROFONDIMENTO N. 4
Linea 14: Trieste – Udine – Venezia, tratta Udine – Casarsa

STATO ATTUALE DEI SERVIZI FERROVIARI		PROGETTO PRTP	
			
N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE		N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE	
Direzione Casarsa	31	Direzione Casarsa	33
Direzione Udine	30	Direzione Udine	31
CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI			
<p>La linea ferroviaria Trieste – Venezia attraversa il centro di Campofornido caratterizzato dal sito appartenente alla Rete Natura 2000 relativo al SIC – IT 3320023 “Magredi di Campofornido”.</p> <p>Gli attuali servizi ferroviari sono svolti con 31 treni lungo la direzione Casarsa e con 30 treni in direzione Udine; il Progetto definitivo di PRTP prevede uno sviluppo minimo dei servizi incrementandoli di 2 treni/giorno in direzione Casarsa ed 1 treno/giorno in direzione Udine.</p> <p>Il Sito di Importanza Comunitaria “Magredi di Campofornido” è ubicato nei pressi dell’infrastruttura ferroviaria attualmente in esercizio ad una distanza circa di 200 m dalla linea stessa. Rispetto all’attuale offerta di servizio svolto, si ritiene che l’incremento di 1-2 treni/giorni sulla linea non generino incidenze negative e/o significative rispetto a quelle eventualmente già presenti.</p> <p>Livello di significatività:</p> <p><input type="checkbox"/> elevata</p> <p><input type="checkbox"/> significativa</p> <p><input type="checkbox"/> poco significativa</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> trascurabile</p> <p><input type="checkbox"/> nulla</p>			

APPROFONDIMENTO N. 5
Linea 14: Trieste – Udine – Venezia, tratta Udine – Gorizia

STATO ATTUALE DEI SERVIZI FERROVIARI		PROGETTO PRTP	
N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE		N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE	
Direzione Udine	24	Direzione Udine	29
Direzione Gorizia	23	Direzione Gorizia	28

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

Le linee n. 14 e 159 della rete ferroviaria regionale attraversano un territorio caratterizzato dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

SIC – IT 3320025 Magredi di Firmano

SIC – IT 3320029 Confluenza Fiumi Torre e Natisone.

La tratta ferroviaria Gorizia – Udine della linea 14 Trieste – Udine – Venezia si sviluppa in un territorio nel quale il SIC “Confluenza Fiumi Torre e Natisone” (IT 3320029) è ubicato ad una distanza superiore ai 500 m. Pertanto, l’incremento dei servizi ferroviari previsti dal Progetto definitivo di PRTP si ritiene non possano produrre incidenza sul sito tutelato.

Livello di significatività:

- elevata
- significativa
- poco significativa
- trascurabile
- nulla

APPROFONDIMENTO N. 6
Linee 13 – 14 – 15, tratta Trieste – Monfalcone

STATO ATTUALE DEI SERVIZI FERROVIARI		PROGETTO PRTP	
N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE		N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE	
Direzione Monfalcone	45	Direzione Monfalcone	65
Direzione Trieste	44	Direzione Trieste	63
CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI			
<p>L'infrastruttura ferroviaria della linea storica sulla quale si svolgono i servizi ferroviari relativi alle Linee 13, 14 e 15, attraversa l'area carsica triestina che affaccia sul Golfo di Trieste caratterizzata dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:</p> <p>SIC – IT 3340006 Carso Triestino e Goriziano SIC – IT 3330007 Cavana di Monfalcone SIC e ZPS – IT 3330005 Foce dell'Isonzo – Isola della Cona ZPS – IT 3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia.</p> <p>Il Sito di Importanza Comunitaria "Carso Triestino e Goriziano" (IT 3340006) e la Zona a Protezione Speciale "Aree carsiche della Venezia Giulia" (IT 3341002) sono attraversate dall'infrastruttura ferroviaria. Il progetto definitivo di PRTP prevede un considerevole aumento dei servizi ferroviari su questa tratta pari a circa il 30% degli attuali servizi svolti. Nonostante questo incremento, si ritiene che la previsione del PRTP possano generare un'incidenza poco significativa su tali siti tutelati in quanto i servizi possono essere realizzati su questa direttrice fino al raggiungimento del livello di saturazione della capacità della linea.</p> <p>Livello di significatività:</p> <p><input type="checkbox"/> elevata <input type="checkbox"/> significativa <input checked="" type="checkbox"/> poco significativa <input type="checkbox"/> trascurabile <input type="checkbox"/> nulla</p>			

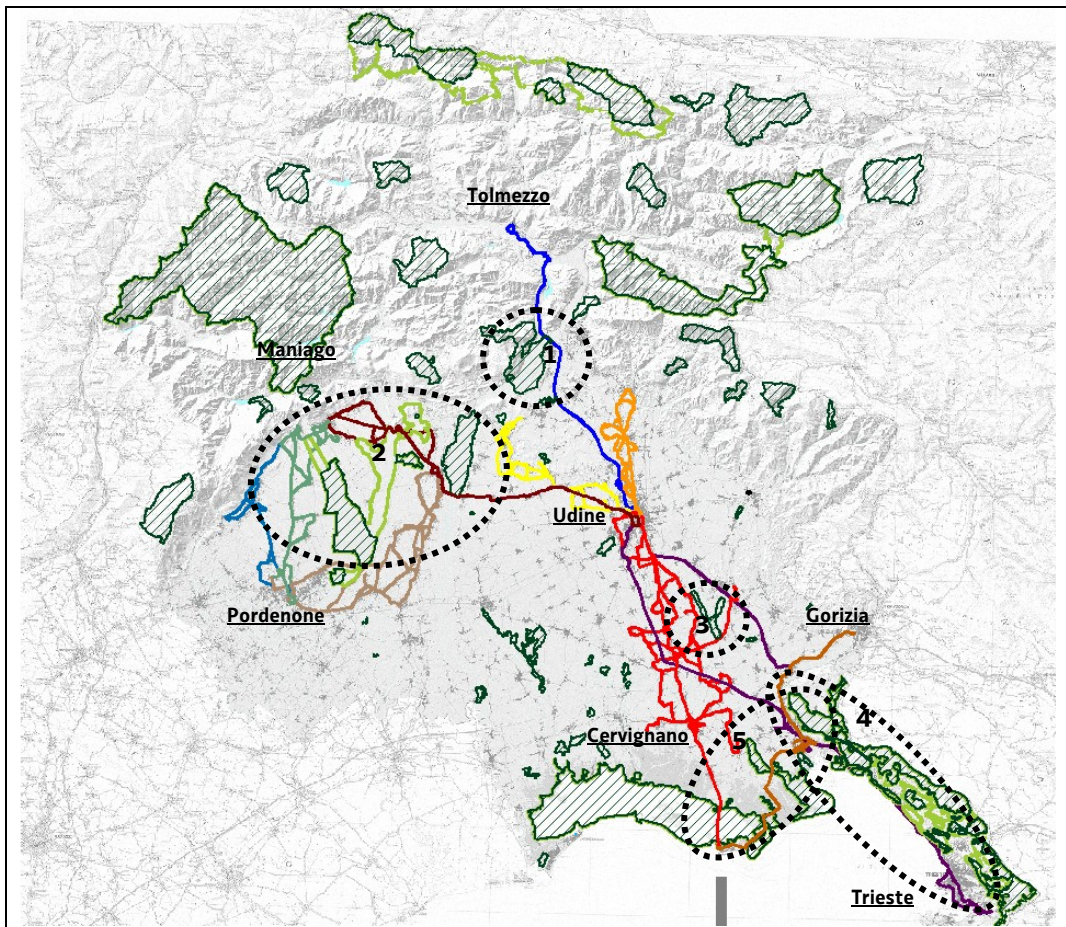
APPROFONDIMENTO N. 7			
Linee 13: Trieste – Portogruaro - Venezia, tratta Cervignano – Latisana			
STATO ATTUALE DEI SERVIZI FERROVIARI		PROGETTO PRTP	
N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE		N. TRENI NEL GIORNO TIPO FERIALE INVERNALE	
Direzione Portogruaro	17	Direzione Portogruaro	20
Direzione Trieste	16	Direzione Trieste	21
CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI			
<p>Con riferimento alla Linea 13 Trieste – Portogruaro – Venezia, l’infrastruttura ferroviaria sulla quale si svolgono i servizi ferroviari attraversa la bassa pianura friulana caratterizzata dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:</p> <p>SIC – IT 3320033 Bosco Boscat SIC – IT 3320034 Boschi di Muzzana SIC – IT 3320035 Boschi di Sacile SIC – IT 3320036 Anse del Fiume Stella SIC e ZPS – IT 3320037 Laguna di Marano e Grado.</p> <p>Il Sito di Importanza Comunitaria “Bosco Boscat” (IT 3320033) è posto ad una distanza di circa 300 m dall’infrastruttura ferroviaria e l’area interposta tra SIC e ferrovia è caratterizzata da tessuto insediativo ed infrastrutturato. Infatti, in tale specifico ambito vi è la presenza tra la ferrovia ed il SIC della strada stradale n. 14 della Venezia Giulia posta in adiacenza al sito tutelato. I servizi ferroviari previsti dal Progetto definitivo di PRTP sono stati incrementati di circa 4-5 treni/giorno rispetto a quelli oggi svolti. Si ritiene che i servizi aggiuntivi previsti dal PRTP non possano produrre ulteriori incidenze di tipo significativo e/ negativo sul sito tutelato.</p> <p>Livello di significatività:</p> <p><input type="checkbox"/> elevata <input type="checkbox"/> significativa <input checked="" type="checkbox"/> poco significativa <input type="checkbox"/> trascurabile <input type="checkbox"/> nulla</p>			

Servizi automobilistici in ambito extraurbano










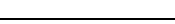



Il Progetto definitivo di PRTPL identifica le seguenti 10 Linee qualificate di 1° livello:

ATTUALE UDG	DENOMINAZIONE
PN	Linea 13 "Maniago, Aviano, Roveredo in Piano, Pordenone"
PN	Linea 14 "Meduno, Maniago, Pordenone"
PN	Linea 18 "Spilimbergo, San Giorgio della Richinvelda, Zoppola, Pordenone"
PN	Linea 51 "Maniago, Sequals, Spilimbergo, Udine"
UD	Linea 62 "Tolmezzo, Udine"
UD	Linea 70 "San Daniele, Udine"
UD	Linea 78 "Udine, Tricesimo, Tarcento"
UD	Linea 98 "Grado, Cervignano, Udine"
GO	Linea 1 "Gorizia, aeroporto, Monfalcone, Grado"
GO	Linea 51 "Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste"

Analogamente a come operato per i servizi ferroviari, le linee automobilistiche di primo livello sono state analizzate attraverso gli involucri degli instradamenti dei servizi extraurbani, come pianificati dal Piano, al fine di verificare la loro significatività rispetto agli effetti sulla Rete Natura 2000. Seguono la restituzione dell'elaborazione grafica eseguita per la scala regionale e le schede relative agli Ambiti territoriali di approfondimento individuati come significativi per una verifica puntuale e di maggior dettaglio.

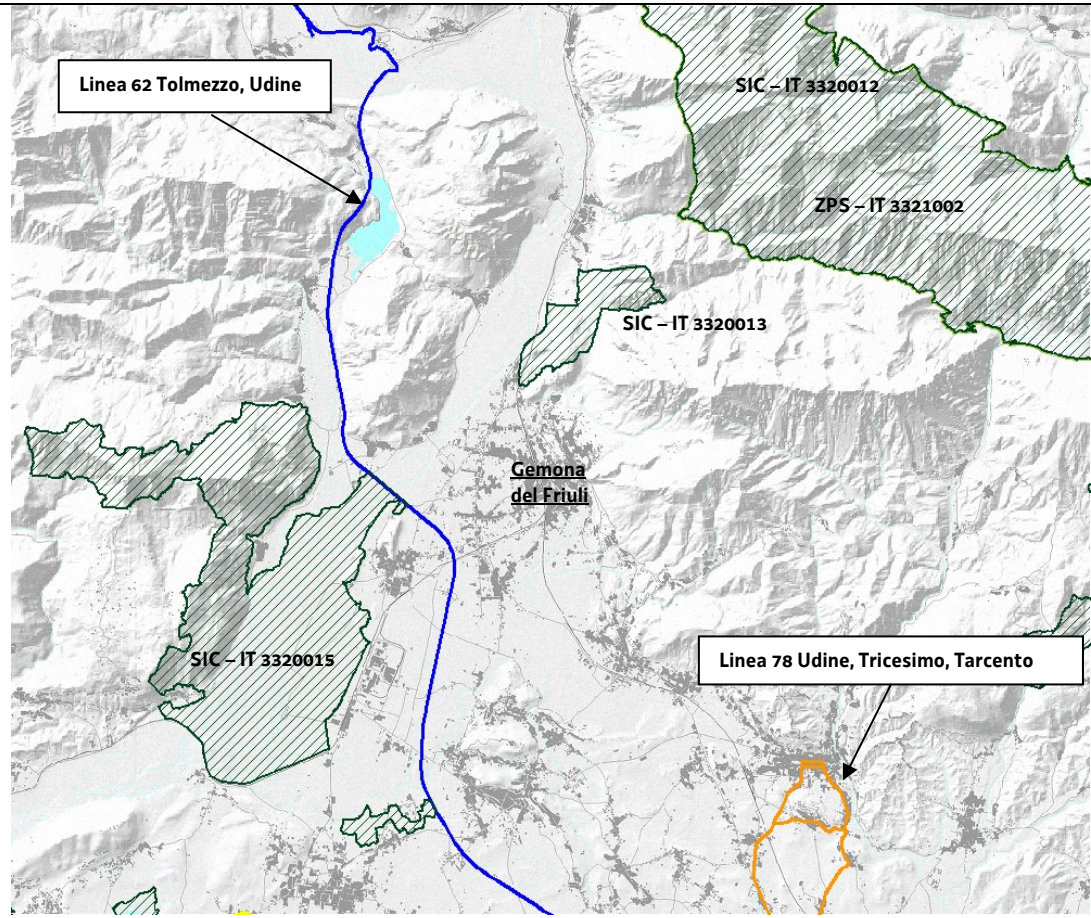


LEGENDA

	Linea 13 "Maniago, Aviano, Roveredo in Piano, Pordenone"
	Linea 14 "Meduno, Maniago, Pordenone"
	Linea 18 "Spilimbergo, San Giorgio della Richinvelda, Zoppola, Pordenone"
	Linea 51 "Maniago, Sequals, Spilimbergo, Udine"
	Linea 62 "Tolmezzo, Udine"
	Linea 70 "San Daniele, Udine"
	Linea 78 "Udine, Tricesimo, Tarcento"
	Linea 98 "Grado, Cervignano, Udine"
	Linea 1 "Gorizia, aeroporto, Monfalcone, Grado"
	Linea 51 "Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste"
	SIC – Siti di Importanza Comunitaria
	ZPS – Zona a Protezione Speciale
	Ambiti territoriali di approfondimento

APPROFONDIMENTO N. 1
Linea 62 "Tolmezzo, Udine"

STATO ATTUALE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI



INCREMENTO RISPETTO AI VALORI ATTUALI SUI PERCORSI EXTRAURBANI

UdG Udine	2.5%
-----------	------

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

In questo specifico ambito geografico, la linea automobilistica di primo livello 62 "Tolmezzo, Udine", nei pressi di Gemona del Friuli, attraversa un territorio caratterizzato dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- SIC – IT 3320012 Prealpi Giulie Settentrionali
- SIC – IT 3320013 Laghi Minisini e Rivoli Bianchi
- SIC – IT 3320015 Valle del Medio Tagliamento
- ZPS – IT 3321002 Alpi Giulie.

Gli attuali servizi automobilistici saranno, da previsione del PRTPL, incrementati per una quota del 2.5% sull'intero territorio di competenza della provincia di Udine.

Il Sito di Importanza Comunitaria "Valle del Medio Tagliamento" (IT 3320015) è ubicato in ambito limitrofo rispetto alla strada statale n. 13 sulla quale sono svolti i servizi relativi alla Linea 62.

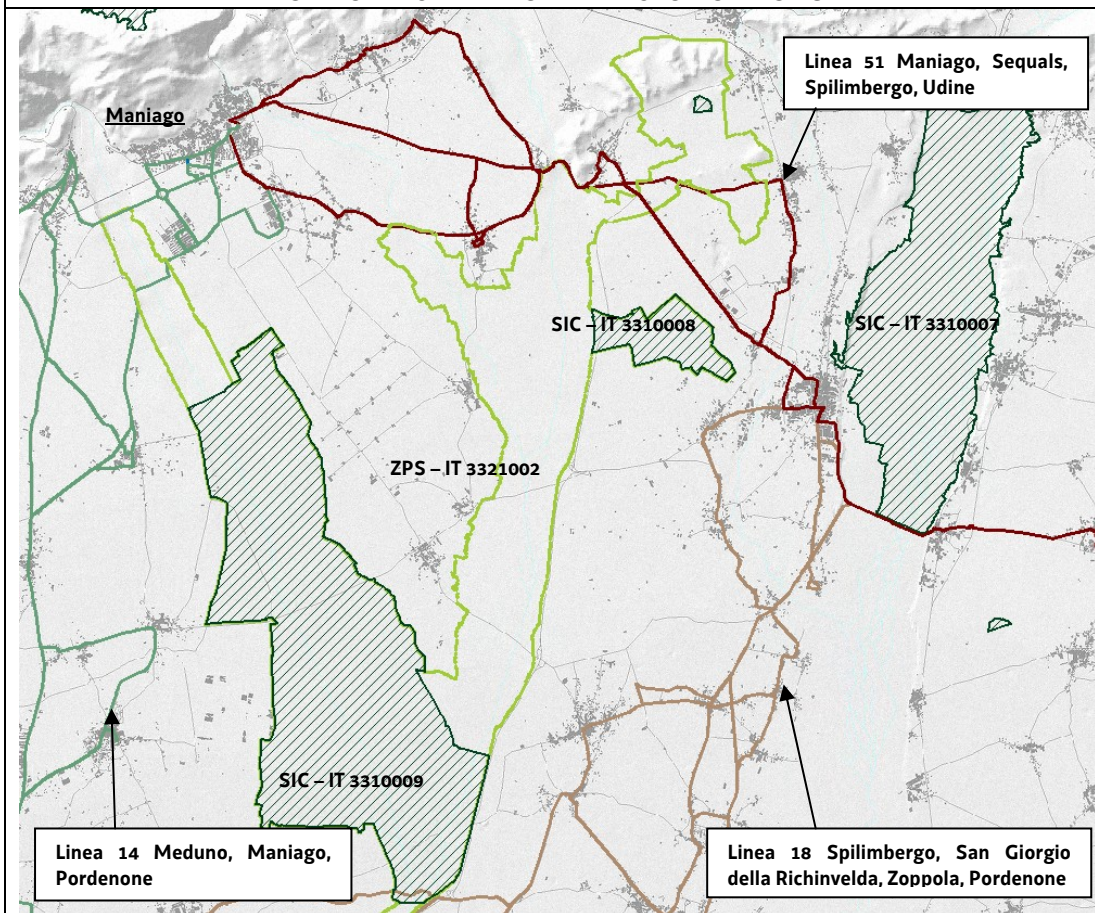
Considerato l'incremento minimo dei servizi automobilistici pianificati dal PRTPL, che si svolgeranno su un asse stradale già esistente e già valutato in termini di capacità, si ritiene trascurabile il livello di significatività derivante dallo sviluppo di questa Linea automobilistica sul SIC.

Livello di significatività:

- elevata
- significativa
- poco significativa
- trascurabile
- nulla

APPROFONDIMENTO N. 2
Linea 14 "Meduno, Maniago, Pordenone"
Linea 51 "Maniago, Sequals, Spilimbergo, Udine"
Linea 18 "Spilimbergo, San Giorgio della Richinvelda, Zoppola, Pordenone"

STATO ATTUALE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI



INCREMENTO RISPETTO AI VALORI ATTUALI SUI PERCORSI EXTRAURBANI

UdG Pordenone	5.6%
---------------	------

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

In questo specifico ambito geografico, le linee automobilistiche di primo livello n. 14 "Meduno, Maniago, Pordenone", n. 51 "Maniago, Sequals, Spilimbergo, Udine" e n. 18 "Spilimbergo, San Giorgio della Richinvelda, Zoppola, Pordenone" attraversano un territorio caratterizzato dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- SIC – IT 3310007 Greto del Tagliamento
- SIC – IT 3310008 Magredi di Tauriano
- SIC – IT 3310009 Magredi del Cellina
- ZPS – IT 3321002 Magredi di Pordenone.

Sull'intero territorio di competenza della provincia di Pordenone, le previsioni del PRTP incrementano del 5.6% gli attuali servizi automobilistici.

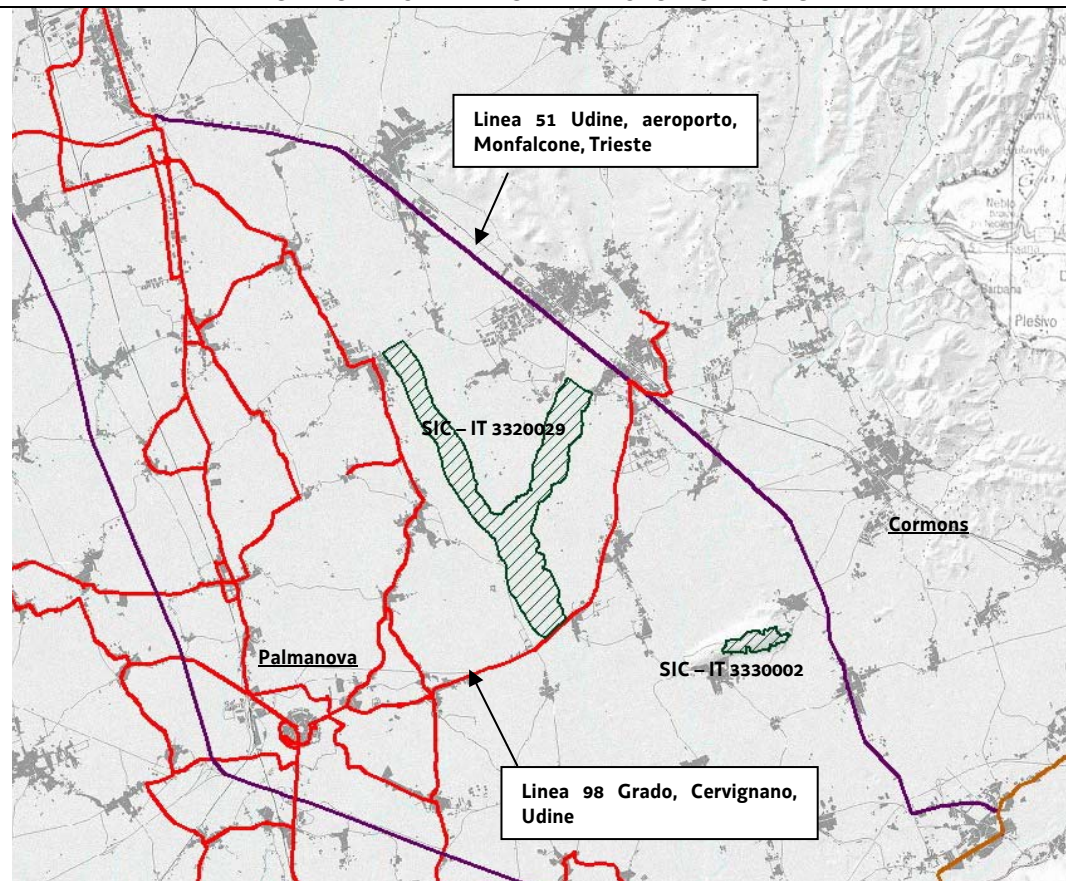
I Siti di Importanza Comunitaria e la Zona di Protezione Speciale presenti nell'area sono in alcuni casi posti in adiacenza alle infrastrutture della rete stradale sulla quale si svolgono i servizi di TPL automobilistico. Considerato il minimo incremento dei servizi previsti dal Piano, si ritiene trascurabile il livello di significatività derivante dallo sviluppo delle linee automobilistiche su questa porzione di territorio.

Livello di significatività:

- elevata
- significativa
- poco significativa
- trascurabile
- nulla

APPROFONDIMENTO N. 3
Linea 51 "Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste"
Linea 98 "Grado, Cervignano, Udine"

STATO ATTUALE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI



INCREMENTO RISPETTO AI VALORI ATTUALI SUI PERCORSI EXTRAURBANI

UdG Udine	2.5%
UdG Gorizia	1.3%

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

Le linee automobilistiche di primo livello n. 51 "Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste" e n. 98 "Grado, Cervignano, Udine" attraversano un territorio caratterizzato dai seguenti siti:

SIC – IT 3320029 Confluenza Fiumi Torre e Natisone

SIC – IT 3330002 Colle di Medea.

appartenenti alla Rete Natura 2000.

Gli attuali servizi automobilistici saranno, da previsione del progetto definitivo di PRTPL, incrementati per una quota pari a 1.3% per i servizi da svolgere in provincia di Gorizia e per una quota pari a 2.5% per i servizi svolti in provincia di Udine.

Il Sito di Importanza Comunitaria "Confluenza Fiumi Torre e Natisone" (IT 3320029) si trova in adiacenza all'infrastruttura della rete stradale sulla quale sono già svolti i servizi di TPL automobilistico. Considerato il minimo incremento dei servizi previsti dal PRTPL in provincia di Udine, si ritiene trascurabile il livello di significatività derivante dallo sviluppo delle linee

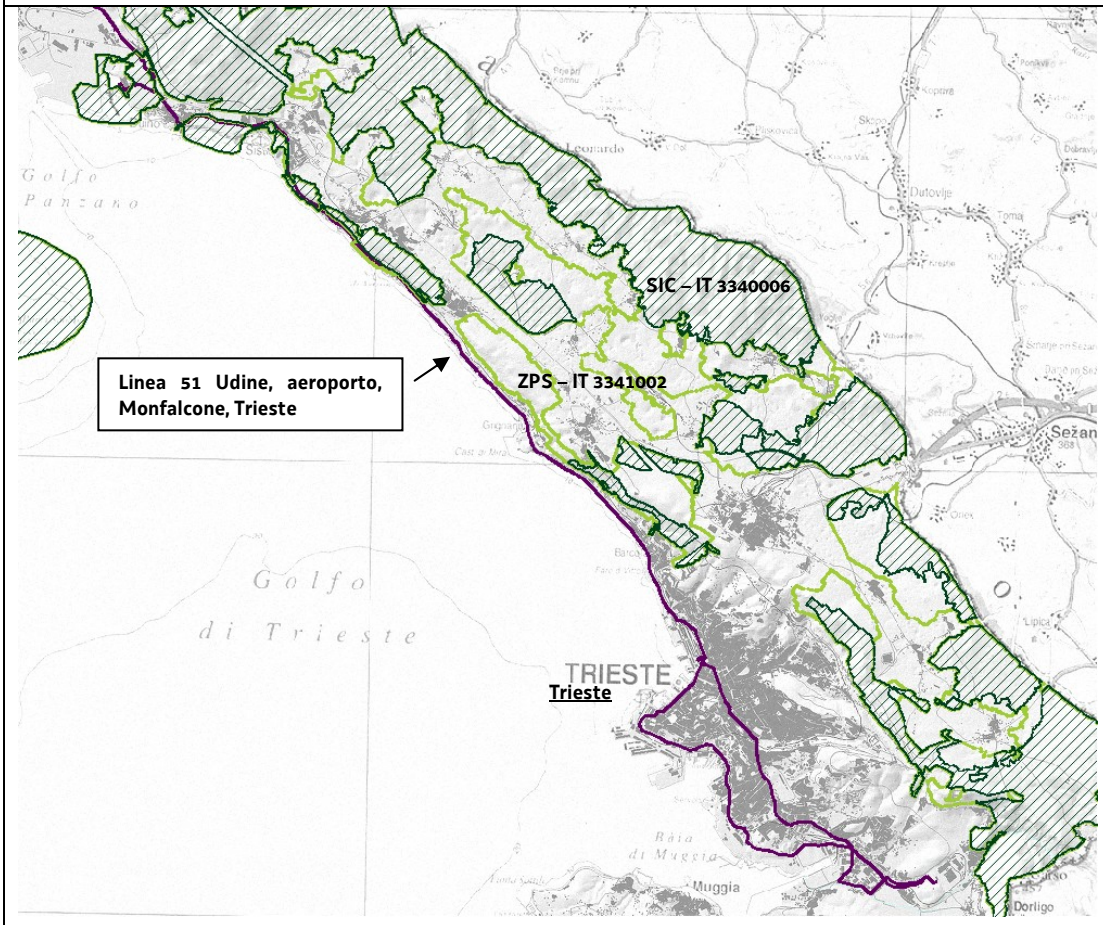
automobilistiche su questa porzione di territorio.

Livello di significatività:

- elevata
- significativa
- poco significativa
- trascurabile
- nulla

APPROFONDIMENTO N. 4
Linea 51 “Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste”

STATO ATTUALE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI



INCREMENTO RISPETTO AI VALORI ATTUALI SUI PERCORSI EXTRAURBANI

UdG Trieste	0.3%
-------------	------

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

La linea automobilistica di primo livello n. 51 “Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste” attraversa l’area carsica triestina caratterizzata dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

- SIC – IT 3340006 Carso Triestino e Goriziano
- ZPS – IT 3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia.

Gli attuali servizi automobilistici svolti sul territorio della provincia di Trieste saranno, da previsione del Progetto definitivo di PRTP, incrementati per una quota pari a 0.3%.

Considerato che per il servizio della linea 51 restano pressochè invariate le previsioni attuali, si ritiene nullo il livello di significatività derivante dalla previsione del PRTP su questa porzione di territorio.

Livello di significatività:

- elevata
- significativa

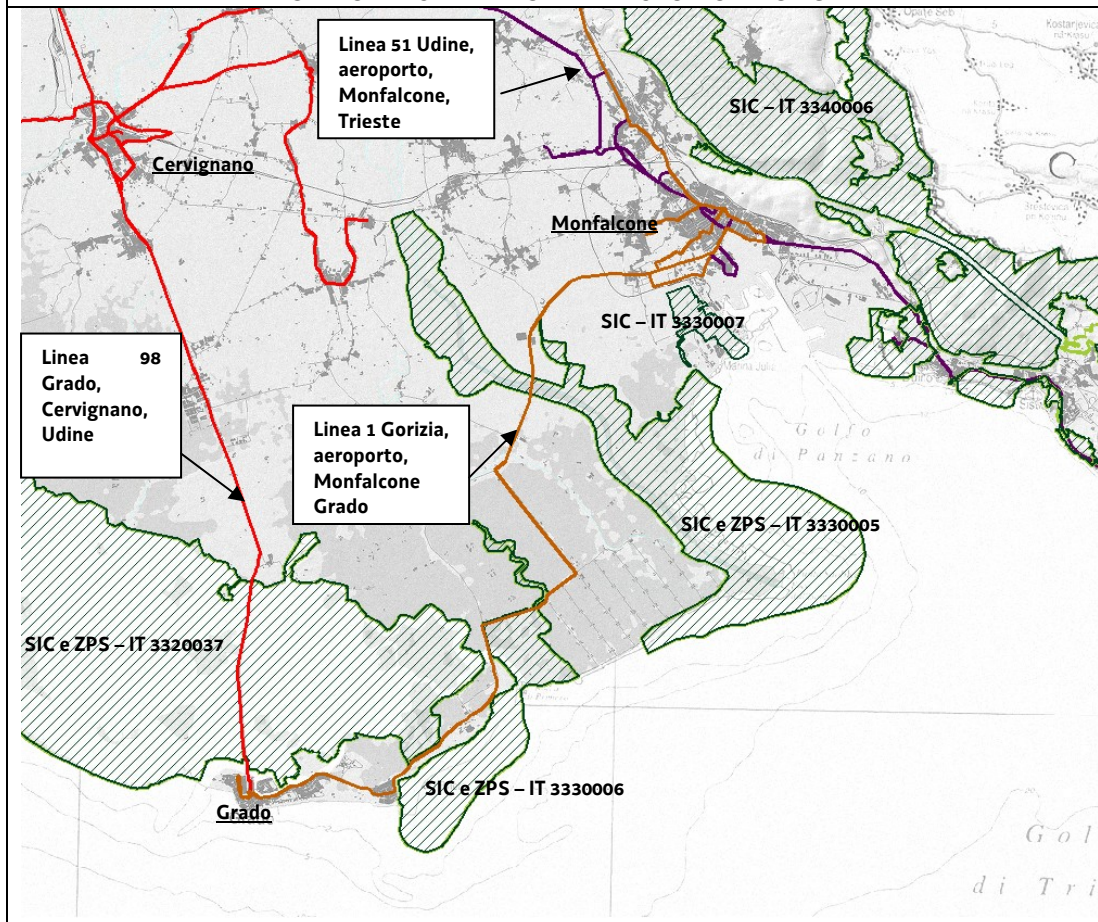
poco significativa

trascurabile

nulla

APPROFONDIMENTO N. 5
Linea 98 "Grado, Cervignano, Udine"
Linea 1 "Gorizia, aeroporto, Monfalcone, Grado"
Linea 51 "Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste"

STATO ATTUALE DEI SERVIZI AUTOMOBILISTICI



INCREMENTO RISPETTO AI VALORI ATTUALI SUI PERCORSI EXTRAURBANI

UdG Udine	2.5%
UdG Gorizia	1.3%
UdG Trieste	0.3%

CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI PRELIMINARI

In questo specifico ambito geografico, le linee automobilistiche di primo livello n. 98 "Grado, Cervignano, Udine", n. 1 "Gorizia, aeroporto, Monfalcone, Grado" e n. 51 "Udine, aeroporto, Monfalcone, Trieste" attraversano un territorio caratterizzato dai seguenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000:

SIC - IT 3340006 Carso Triestino e Goriziano

SIC - IT 3330007 Cavana di Monfalcone

SIC e ZPS - IT 3330005 Foce dell'Isonzo - Isola della Cona

SIC e ZPS - IT 3330006 Valle Cavanata e Banco Mula di Muggia

SIC e ZPS - IT 3320037 Laguna di Marano e Grado.

Gli attuali servizi automobilistici saranno incrementati da una minima quota percentuale ma

continueranno a essere svolti sull'attuale rete infrastrutturale stradale.

Si ritiene pertanto trascurabile il livello di significatività derivante dalla previsione del Progetto definitivo di PRTPL su questa porzione di territorio.

Livello di significatività:

- elevata
- significativa
- poco significativa
- trascurabile
- nulla






3.4.2 Verifica di significatività dell'incidenza della Rete dei CIMR

La verifica di significatività funzionale all'analisi d'incidenza è stata sviluppata anche per la Rete dei CIMR⁶ di primo e secondo livello avvalendosi del supporto di Carta della Natura.

La rete dei CIMR è costituita da strutture puntuali finalizzate a favorire l'interscambio tra i sistemi di trasporto pubblico e la mobilità privata, automobilistica e ciclabile.

Le strutture di primo livello sono state analizzate con specifico riferimento agli ambiti territoriali dei Comuni di Ronchi del Legionari, Trieste, Udine, Pordenone, Gorizia. Le strutture di secondo livello sono state analizzate con riferimento agli ambiti territoriali dei Comuni di Cormons, Monfalcone, Maniago, Sacile, Cervignano del Friuli, Cividale del Friuli, Codroipo, Gemona del Friuli, Latisana, Palmanova, San Giorgio di Nogaro, Muggia, Grado, Lignano Sabbiadoro, Pontebba, Tarvisio, San Vito al Tagliamento, Spilimbergo, Tolmezzo, Manzano, San Daniele del Friuli, Tarcento, Carnia.

La verifica di significatività del sistema dei CIMR è svolta mediante la compilazione di una scheda dedicata a ciascun centro di interscambio modale regionale. La scheda contiene una rappresentazione del tematismo di Carta della Natura, la localizzazione dei Siti di importanza comunitaria (SIC) e delle Zone di protezione speciale (ZPS), l'ubicazione delle strutture realizzate ed in via di realizzazione dedicate all'interscambio modale passeggeri. Tali strutture puntuali di interscambio sono state rappresentate graficamente secondo la seguente legenda:

	Stazione ferroviaria
	Autostazione o Fermata dei servizi automobilistici con parcheggio di interscambio
	Stazione ferroviaria/autostazione
	Terminal dei servizi marittimi
	Area di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al trasporto automobilistico

Le stazioni ferroviarie sono identificate come le aree significative dedicate alla sosta del materiale rotabile ferroviario adibito al trasporto di persone di turno nell'arco di servizio giornaliero e notturno. Tali strutture sono dedicate alla sosta dei veicoli ferroviari in qualità di strutture di interesse regionale ritenute essenziali allo svolgimento del servizio ferroviario regionale passeggeri e dell'interscambio con il TPL su gomma.

Le autostazioni o le fermate dei servizi automobilistici con parcheggio di interscambio sono identificate quali strutture logistiche ubicate in contesti dove si registrano buoni livelli di intermodalità e dedicate alla sosta del materiale rotabile su gomma adibito al trasporto di persone.

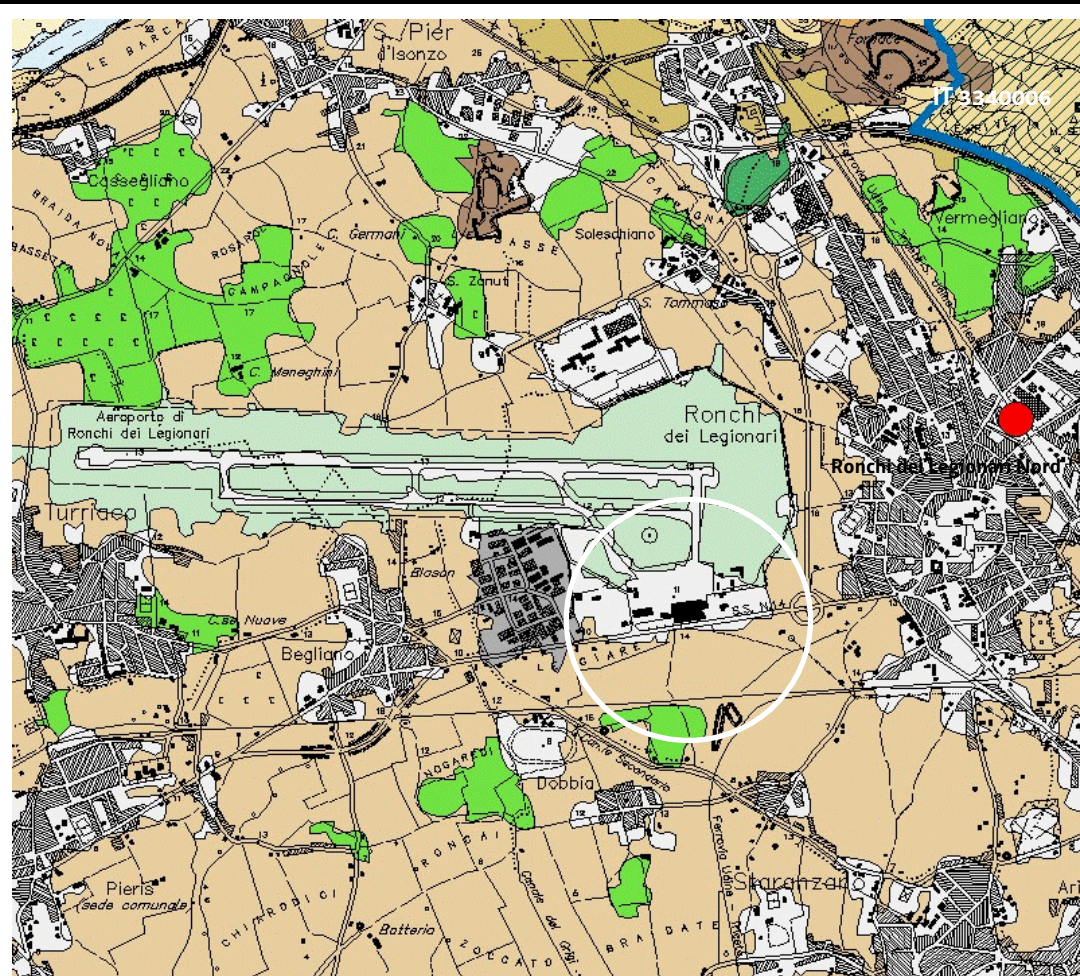
⁶ Si riprendono le informazioni della tabella riportata al paragrafo 3.1.2 "Il progetto delle infrastrutture di interscambio" per identificare la rete dei CIMR ed i servizi di trasporto ad essi facenti capo.

Le aree di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al trasporto automobilistico corrispondono all'ambito territoriale entro il quale ubicare le strutture dedicate al trasporto automobilistico rispetto alla localizzazione della stazione ferroviaria esistente. L'ambito territoriale considerato quale area ottimale per l'interscambio è stato identificato ipotizzando una distanza massima percorribile a piedi al massimo in 10' (pari a circa 600 m).

La stazione ferroviaria/autostazione indica le strutture dedicate all'interscambio in cui le stazioni ferroviarie e le autostazioni sono fisicamente e funzionalmente integrate tra loro e pertanto contigue e/o coincidenti.

Il terminal dei servizi marittimi rappresenta l'ambito portuale nel quale attualmente sono svolti imbarchi e sbarchi dei passeggeri che frequentano i servizi marittimi regionali e/o internazionali.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI RONCHI DEI LEGIONARI



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

- Stazione ferroviaria
- Area di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al centro intermodale di Ronchi dei Legionari comprensiva della fermata ferroviaria Ronchi Aeroporto

Habitat di Carta della Natura

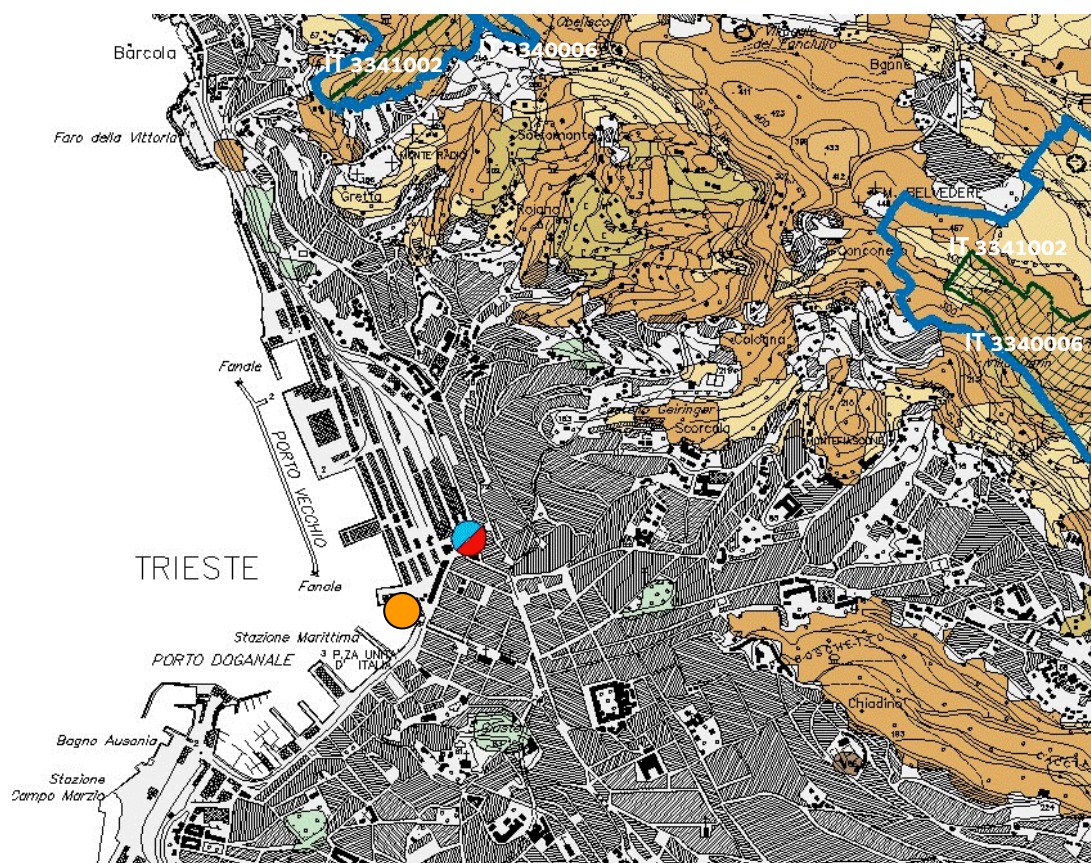
- Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)
- Grandi parchi (85.1)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Prati aridi sub-mediterranei orientali
- Gallerie di salice bianco (44.13)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
- Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
- Cave (86.41)
- Vigneti (83.21)

Rete Natura 2000

- SIC – Carso triestino e goriziano (IT3340006)
- ZPS – Aree carsiche della Venezia Giulia (IT 3341002)



La localizzazione ottimale per le strutture del Centro intermodale di Ronchi dei Legionari include la fermata ferroviaria di Ronchi Aeroporto. In questa porzione di territorio, le aree sono caratterizzate dalla struttura aeroportuale, da tessuto insediativo e da aree industriali. Nell'area non vi è la presenza di siti SIC e ZPS e le aree sono prevalentemente caratterizzate da seminativo intensivo e continuo e da colture a vigneto.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI TRIESTE










LEGENDA



Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

-  Stazione ferroviaria/autostazione
-  Terminal dei servizi marittimi attualmente utilizzato per l'attracco dei servizi internazionali

Habitat di Carta della Natura

-  Città, centri abitati (86.1)
-  Grandi parchi (85.1)
-  Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
-  Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
-  Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino (41.731)
-  Prati aridi sub-mediterranei orientali (34.75)
-  Rimboschimenti a conifere indigene (42.1B)

Rete Natura 2000

-  SIC – Carso triestino e goriziano (IT3340006)
-  ZPS – Aree carsiche della Venezia Giulia (IT 3341002)

Il Centro intermodale di Trieste è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma e include il Terminal dei servizi marittimi. Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI UDINE



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

- Stazione ferroviaria
- Autostazione
- Area di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al trasporto automobilistico

Habitat di Carta della Natura

- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Grandi parchi (85.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)

Il Centro intermodale di Udine è costituito da strutture dedicate all'interscambio ferro-gomma ubicate non in stretta contiguità; l'autostazione è posta nei pressi della stazione ferroviaria. Il CIMR è localizzato in ambito urbano, pertanto non vi è la vicinanza di SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI PORDENONE





LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

 Stazione ferroviaria/autostazione


Habitat di Carta della Natura


 Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)


 Città, centri abitati (86.1)


 Siti industriali attivi (86.3)


 Grandi parchi (85.1)

 Seminativi intensivi e continui (82.1)


 Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)

 Piantagioni di pioppo canadese (83.321)

 Boschi palustri di ontano nero e salice cinerino (44.91)

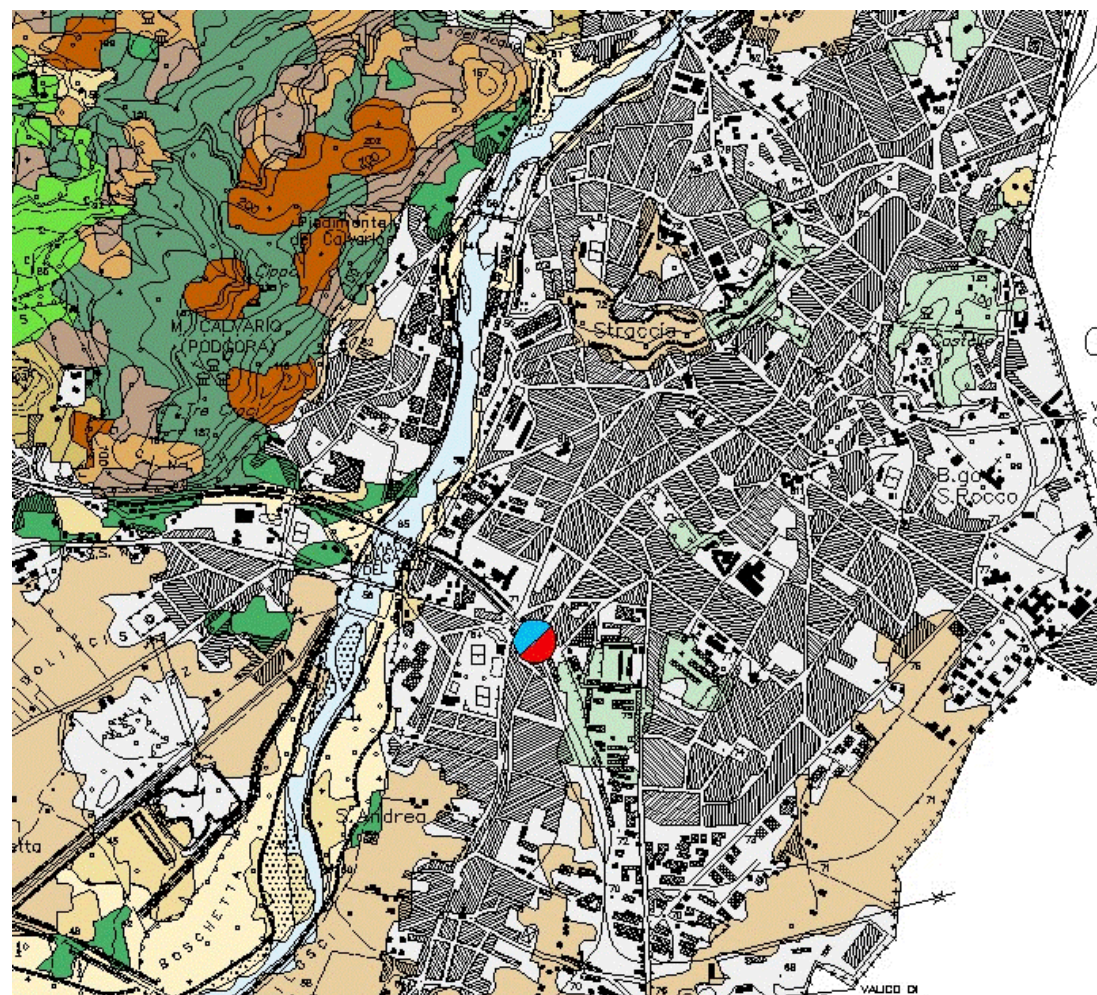
 Vegetazione delle acque ferme (22.4)

 Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)

 Gallerie di salice bianco (44.13)

Il Centro intermodale di Pordenone è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma (stazione ferroviaria/autostazione). Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato, pertanto non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI GORIZIA
















LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

-  Stazione ferroviaria/autostazione

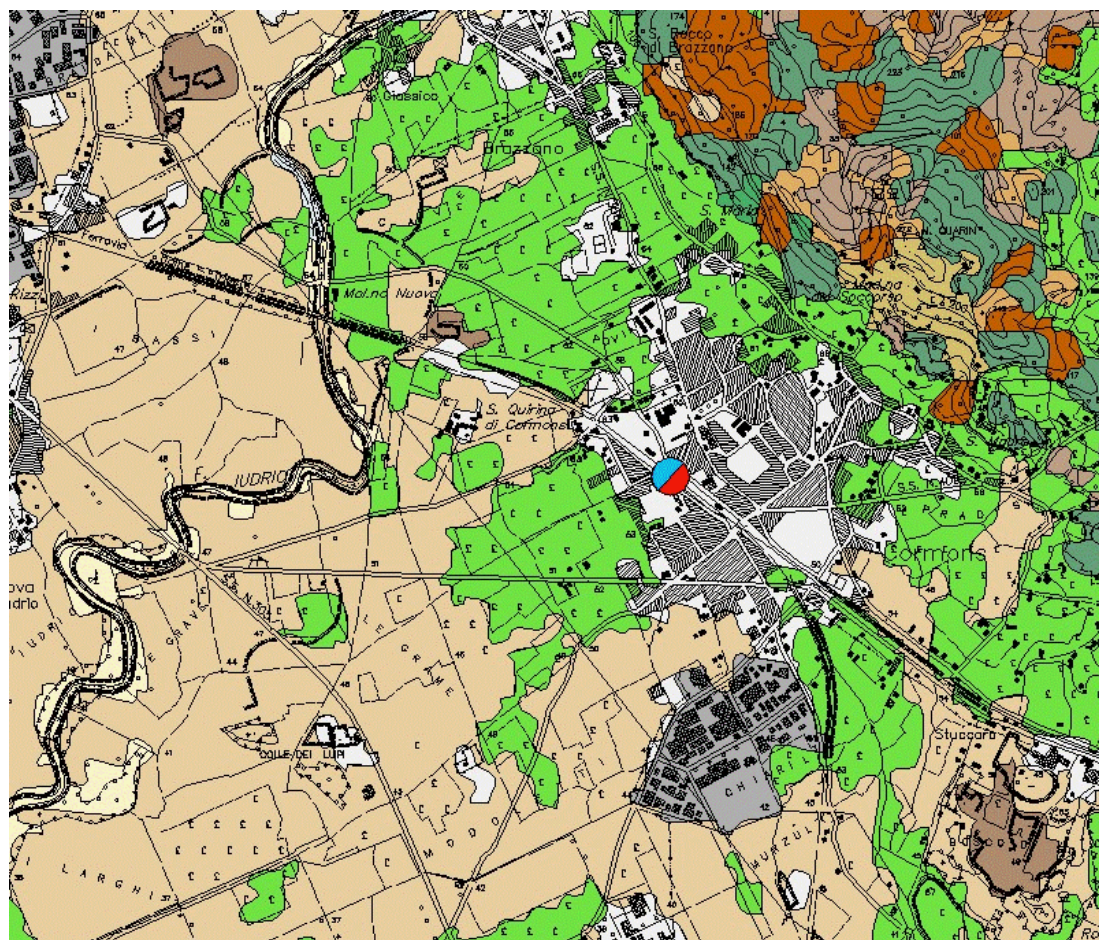
Habitat di Carta della Natura

-  Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
-  Città, centri abitati (86.1)
-  Siti industriali attivi (86.3)
-  Grandi parchi (85.1)
-  Seminativi intensivi e continui (82.1)
-  Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
-  Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
-  Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)
-  Carpineti e quercu-carpineti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)
-  Robinieti (83.324)
-  Castagneti (41.9)
-  Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
-  Gallerie di salice bianco (44.13)

Il Centro intermodale di Gorizia è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma (stazione ferroviaria/autostazione). Il CIMR è localizzato in ambito urbano e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.


CENTRI DI INTERSCAMBIO MODALE DI SECONDO LIVELLO

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI CORMONS










LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

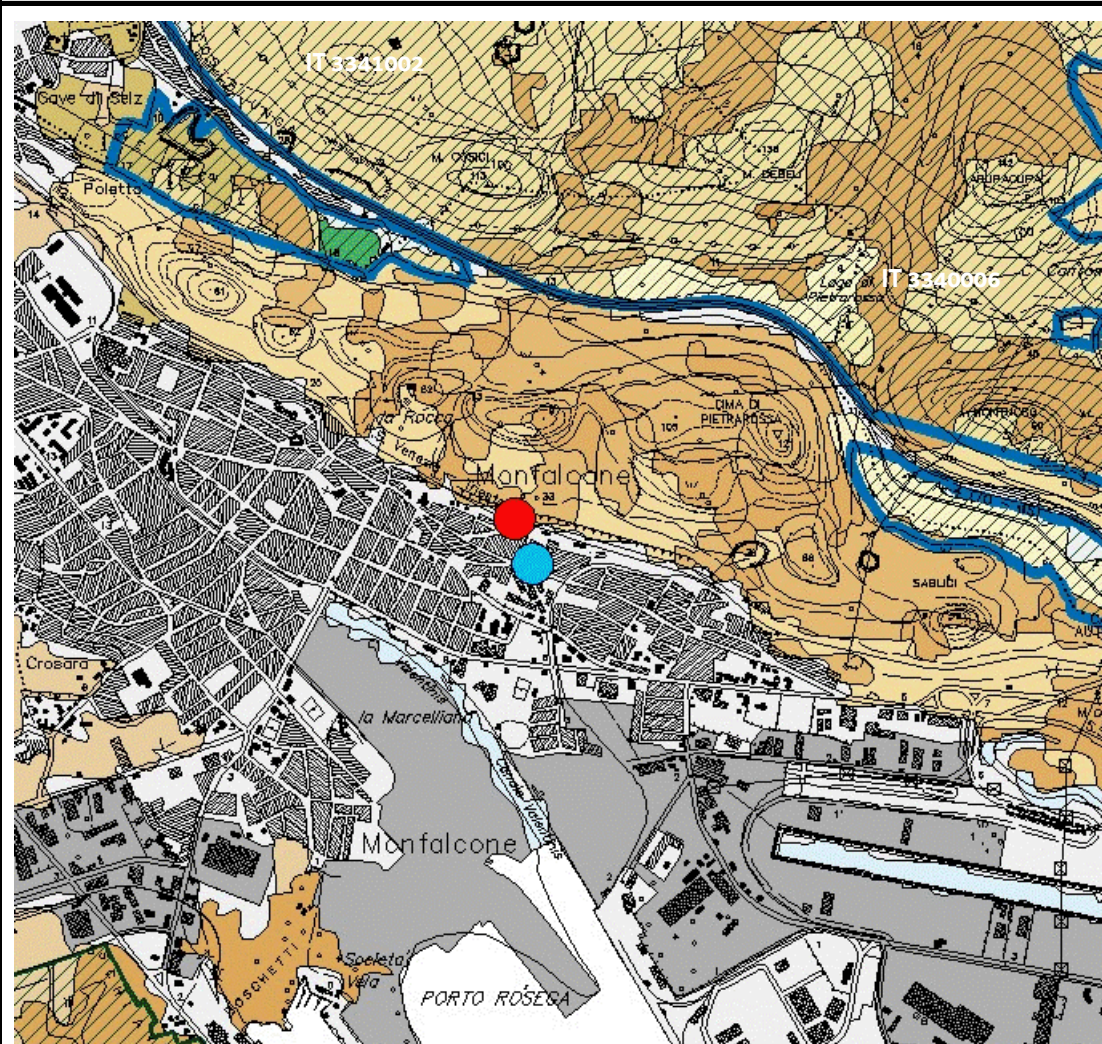
-  Stazione ferroviaria/autostazione in fase di progettazione preliminare

Habitat di Carta della Natura

-  Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
-  Città, centri abitati (86.1)
-  Siti industriali attivi (86.3)
-  Seminativi intensivi e continui (82.1)
-  Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
-  Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)
-  Carpineti e quercu-carpineti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)
-  Castagneti (41.9)
-  Robinieti (83.324)
-  Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
-  Vigneti (83.21)
-  Gallerie di salice bianco (44.13)
-  Cave (86.41)

Per il Centro intermodale di Cormons è in atto la progettazione preliminare per la realizzazione dell'autostazione; il progetto prevede che la struttura attrezzata per lo svolgimento dei servizi automobilistici sia posta in contiguità con la stazione ferroviaria. Il CIMR è quindi stato localizzato in ambito urbano e non vi è la vicinanza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI MONFALCONE



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

- Stazione ferroviaria
- Fermata dei servizi automobilistici e parcheggio di interscambio

Habitat di Carta della Natura

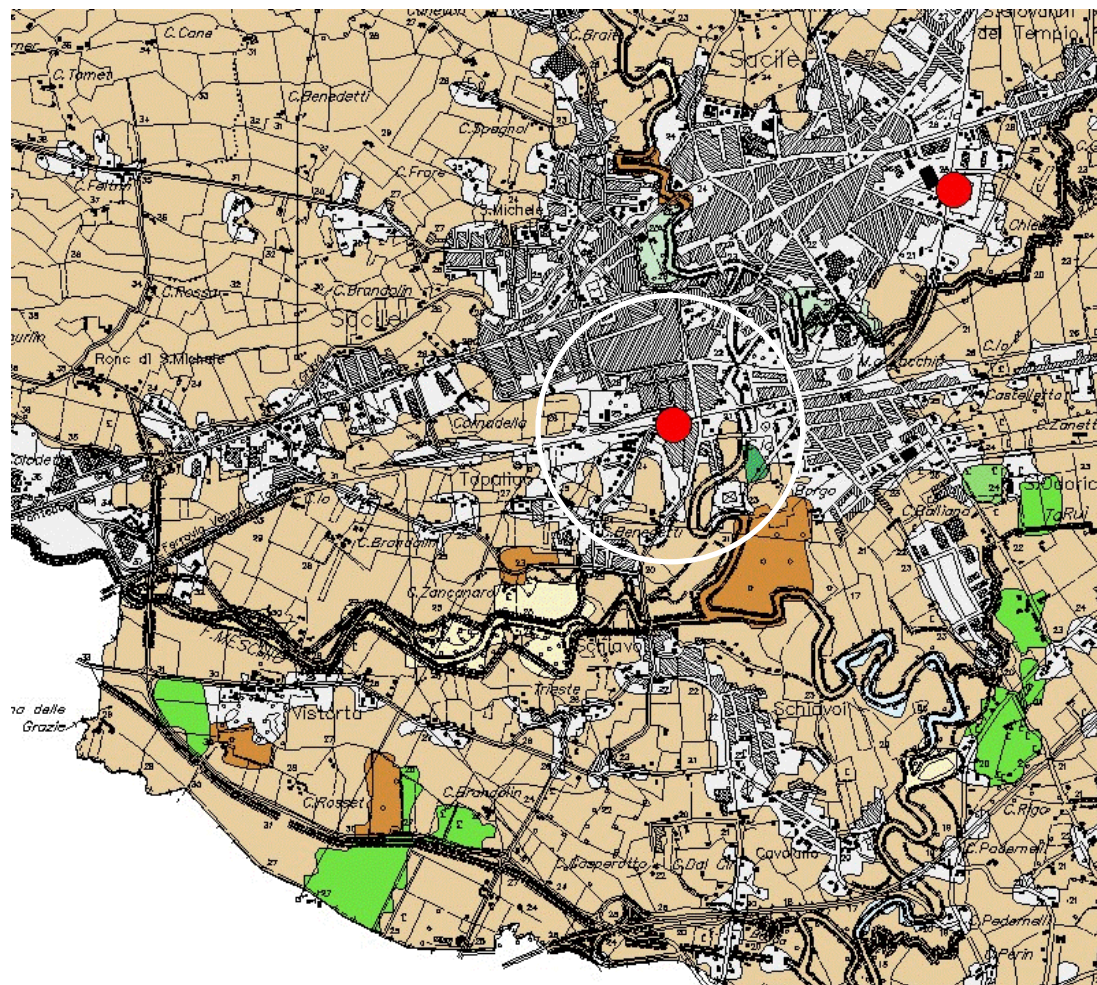
- Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)
- Grandi parchi (85.1)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
- Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino (41.731)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
- Rimboschimenti a conifere indigene
- Vegetazione dei canneti e di specie simili

Rete Natura 2000

- SIC – Carso triestino e goriziano (IT3340006) e Cavana di Monfalcone (IT 3330007)
- ZPS – Aree carsiche della Venezia Giulia (IT 3341002)

Per il Centro intermodale di Monfalcone è costituito dalla stazione ferroviaria e da una fermata dei servizi automobilistici attrezzata con parcheggio di interscambio. Le strutture sono state ubicate in ambito urbano e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI SACILE



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/ in via di realizzazione/ in fase di progettazione

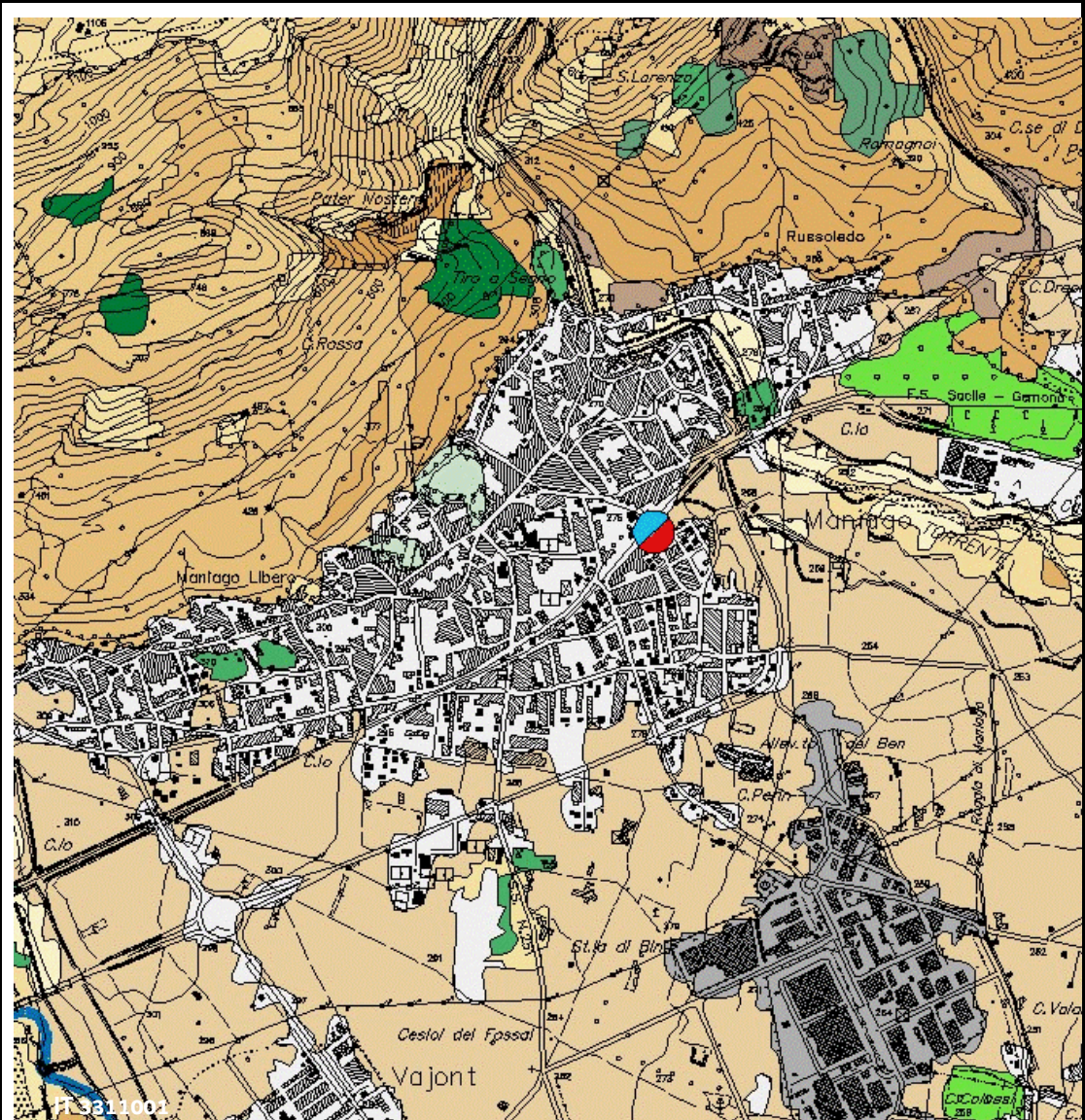
- Stazione ferroviaria
- Area di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al trasporto automobilistico

Habitat di Carta della Natura

- Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Grandi parchi (85.1)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
- Gallerie di salice bianco (44.13)
- Piantagioni di pioppo canadese (83.321)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
- Vigneti (83.21)

La localizzazione ottimale per le strutture del Centro intermodale di Sacile include la fermata ferroviaria omonima. Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI MANIAGO


















LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione


 Stazione ferroviaria/autostazione

Habitat di Carta della Natura


-  Città, centri abitati (86.1)
-  Siti industriali attivi (86.3)
-  Grandi parchi (85.1)
-  Seminativi intensivi e continui (82.1)
-  Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)
-  Carpiniti e quercu-carpinetti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)
-  Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
-  Gallerie di salice bianco (44.13)
-  Rimboschimenti a conifere indigene (42.1B)
-  Prati aridi sub-mediterranei orientali (34.75)
-  Boschi palustri di ontano nero e salice cinerino (44.91)
-  Ghiaioni basici alpini del piano altimontano e subalpino (61.23)
-  Faggete subalpine delle Alpi (41.15)
-  Piantagioni di conifere (83.31)
-  Robinieti (83.324)

Il Centro intermodale di Maniago è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma (stazione ferroviaria/autostazione). Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

 Boscaglie di *Ostrya carpinifolia* (41.81)


 Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)

 Vigneti (83.21)

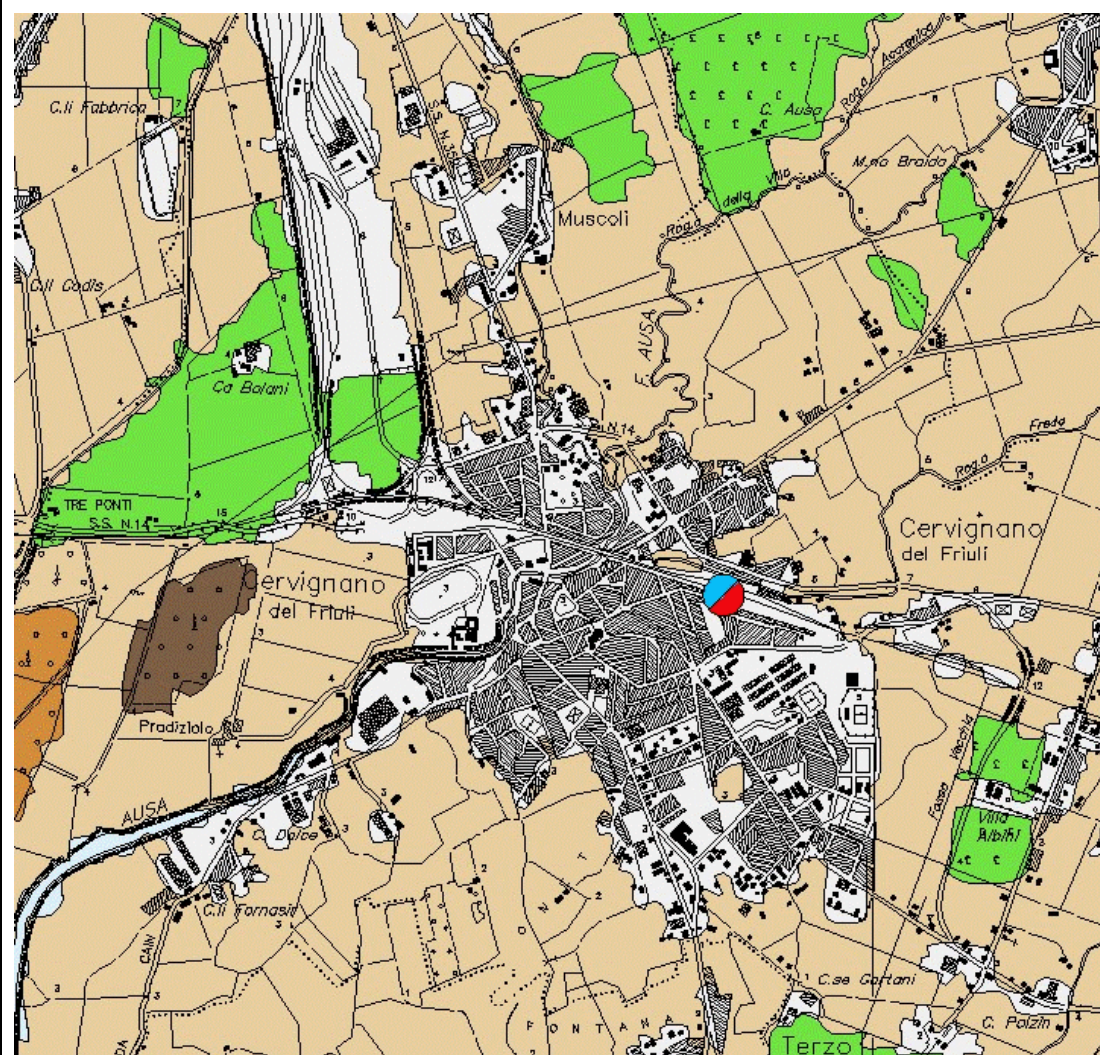
 Cespuglietti di salice pre-alpini (44.11)

 Cave (86.41)

Rete Natura 2000

 ZPS – Magredi di Pordenone (IT 3311001)

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI CERVIGNANO DEL FRIULI





LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/ in via di realizzazione/ in fase di progettazione


 Stazione ferroviaria/autostazione


Habitat di Carta della Natura

 Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)

 Città, centri abitati (86.1)

 Seminativi intensivi e continui (82.1)

 Piantagioni di pioppo canadese (83.321)

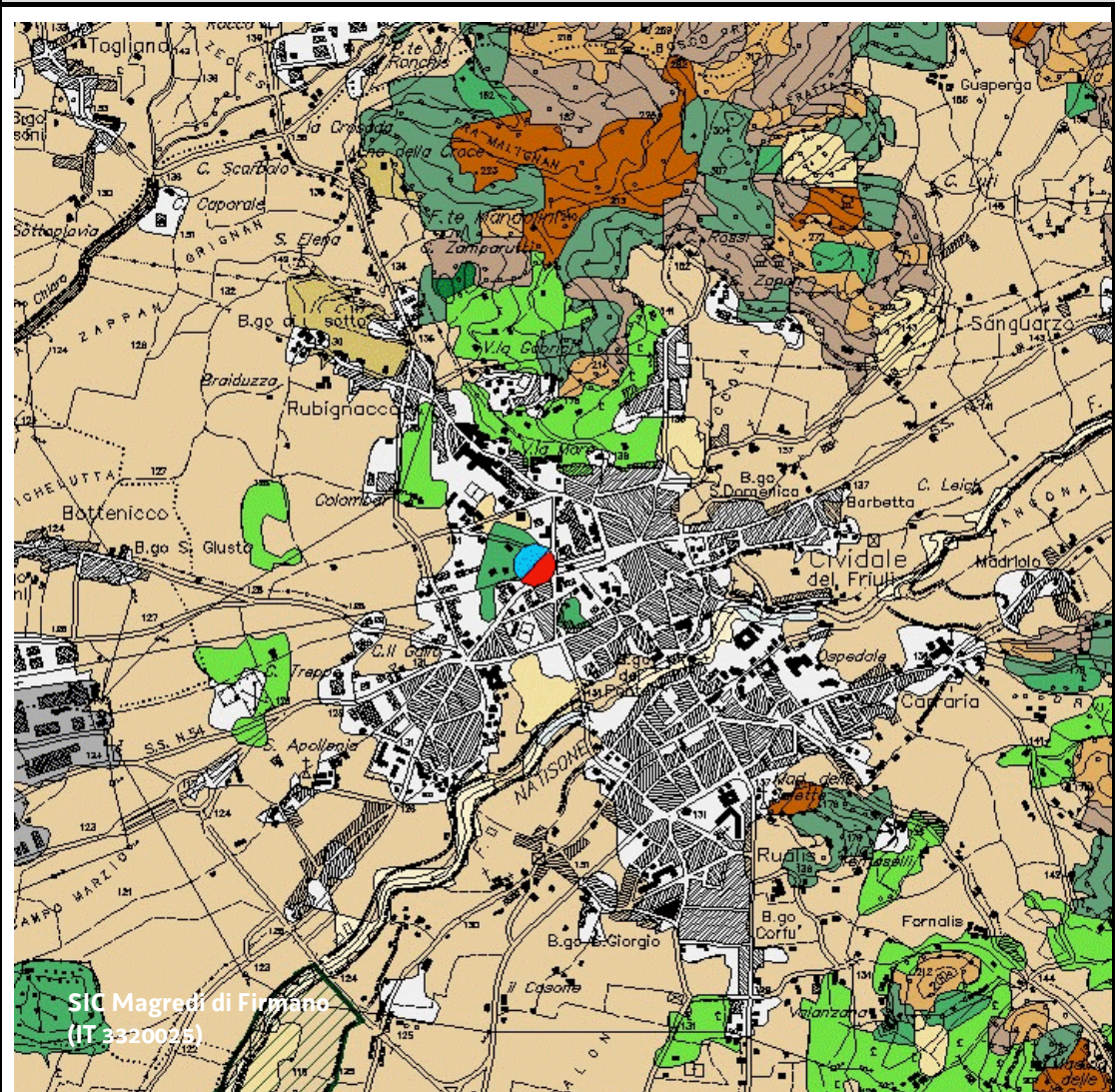
 Quercio-carpineti dei suoli idromorfi con Q. robur (41.281)

 Vigneti (83.21)

Per il Centro intermodale di Cervignano del Friuli è in fase di progettazione; la localizzazione dell'autostazione sarà posta in adiacenza alla stazione ferroviaria. Il CIMR è quindi previsto in ambito urbano e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

Nota: attualmente l'autostazione è ubicata sul territorio comunale in altra sede; la nuova infrastruttura dei servizi della gomma, posta in adiacenza alla stazione ferroviaria, è in fase di progettazione preliminare. Tali interventi concluderanno la realizzazione del Centro intermodale di Cervignano del Friuli (UD).

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI CIVIDALE DEL FRIULI
















LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

-  Stazione ferroviaria/autostazione

Habitat di Carta della Natura

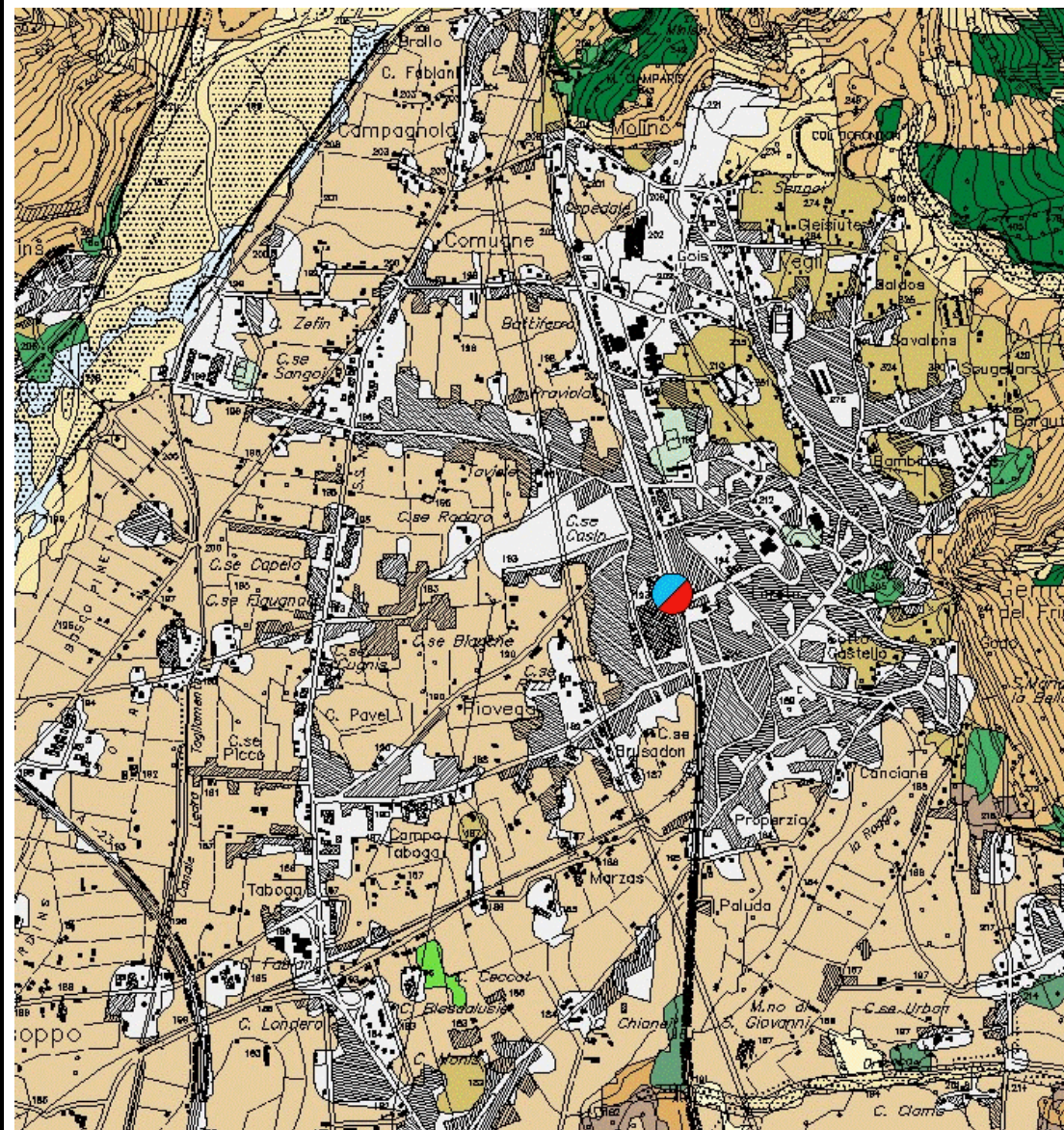
-  Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
-  Città, centri abitati (86.1)
-  Siti industriali attivi (86.3)
-  Seminativi intensivi e continui (82.1)
-  Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
-  Cespuoglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
-  Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)
-  Carpiteti e quercu-carpineti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)
-  Castagneti (41.9)
-  Robinieti (83.324)
-  Gallerie di salice bianco (44.13)
-  Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
-  Vigneti (83.21)

Rete Natura 2000

-  SIC – Magredi di Firmano (IT 3320025)


Il Centro intermodale di Cividale è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma (stazione ferroviaria/autostazione). Le strutture sono poste in adiacenza tra loro. Il CIMR è stato localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI GEMONA DEL FRIULI





LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione


 Stazione ferroviaria/autostazione


Habitat di Carta della Natura


 Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)


 Città, centri abitati (86.1)


 Grandi parchi (85.1)

 Seminativi intensivi e continui (82.1)


 Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)


 Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)


 Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino (41.731)


 Carpiteti e quercu-carpineti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)


 Boscaglie di Ostrya carpinifolia (41.81)

 Boschi palustri di ontano nero e salice cinerino (44.91)







 Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)

 Ghiaioni basici alpini del piano altimontano e subalpino (61.23)

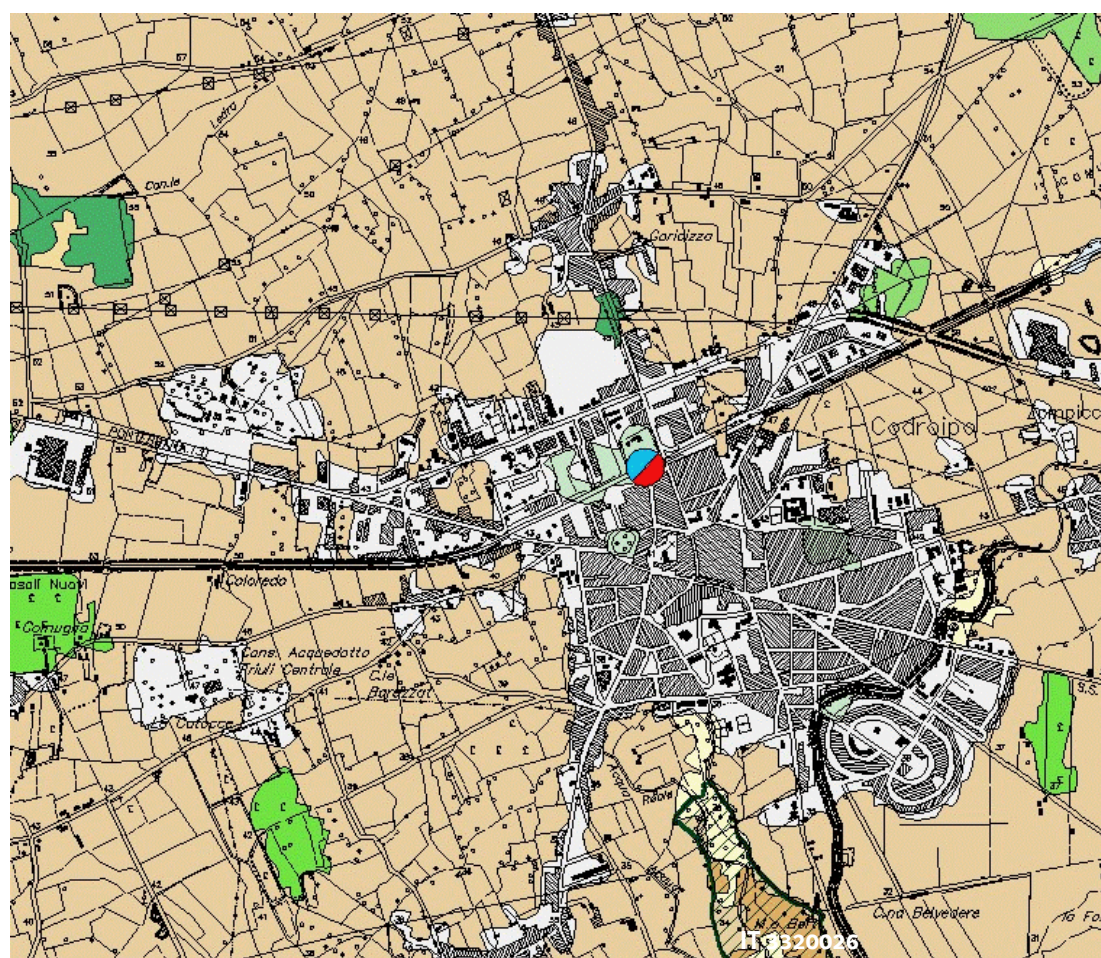
 Castagneti (41.9)

 Robineti (83.324)

Il Centro intermodale di Gemona è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma (stazione ferroviaria/autostazione). Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

-  Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
-  Pinete alpine di pino nero (42.611)
-  Greti subalpini e montani con vegetazione erbacea (24.211)
-  Rupi basiche delle Alpi centro-orientali (62.15)
-  Faggete calcifile termofile delle Alpi (41.16)
-  Mughete esalpiche delle Alpi centro-orientali (31.52)

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI CODROIPO





LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

 Stazione ferroviaria/autostazione

Habitat di Carta della Natura


 Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)


 Città, centri abitati (86.1)


 Grandi parchi (85.1)

 Seminativi intensivi e continui (82.1)

 Prati aridi sub-mediterranei orientali (34.75)

 Boschi palustri di ontano nero e salice cinerino (44.91)


 Gallerie di salice bianco (44.13)

 Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)

 Frutteti (83.15)

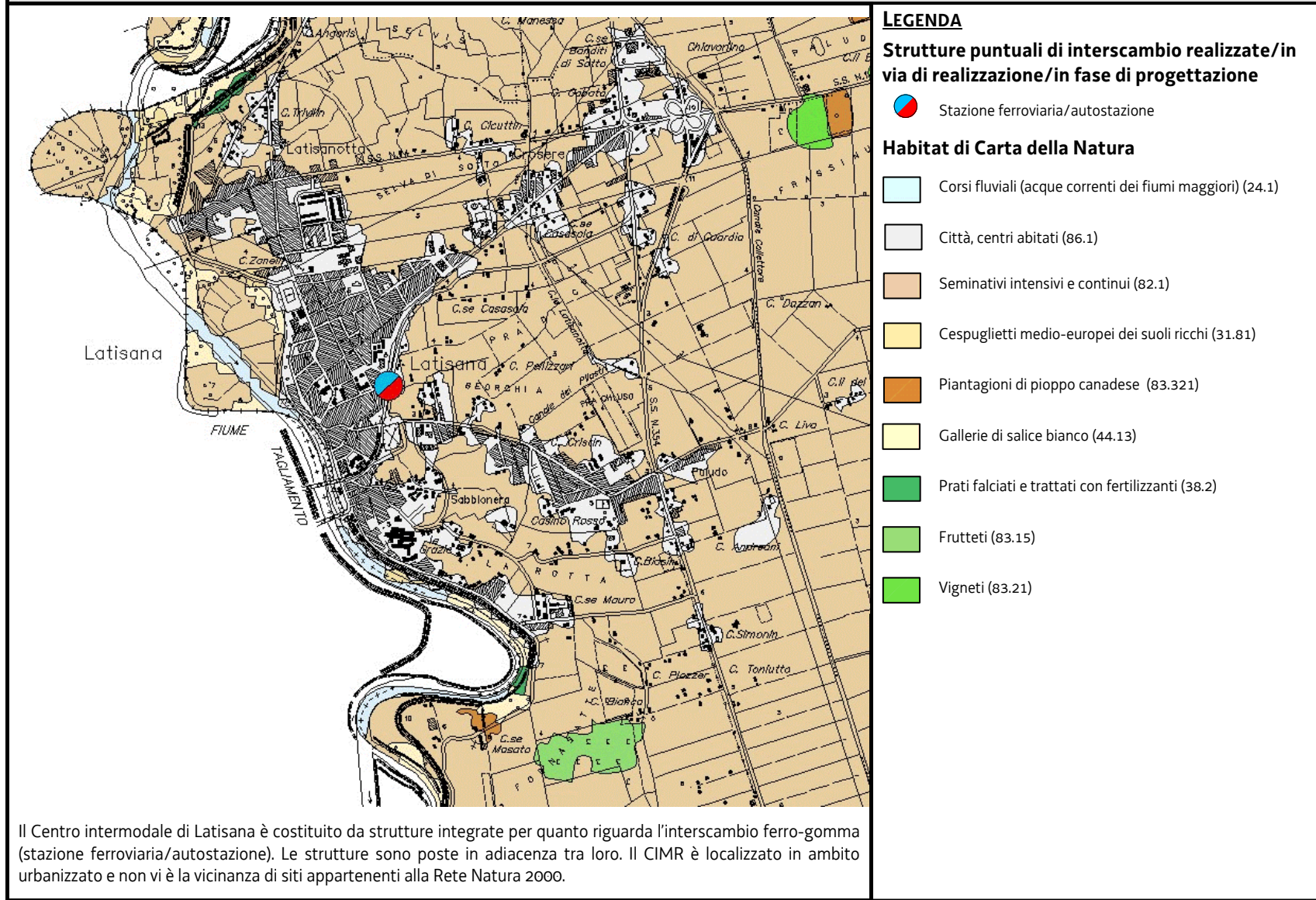
 Vigneti (83.21)

Rete Natura 2000

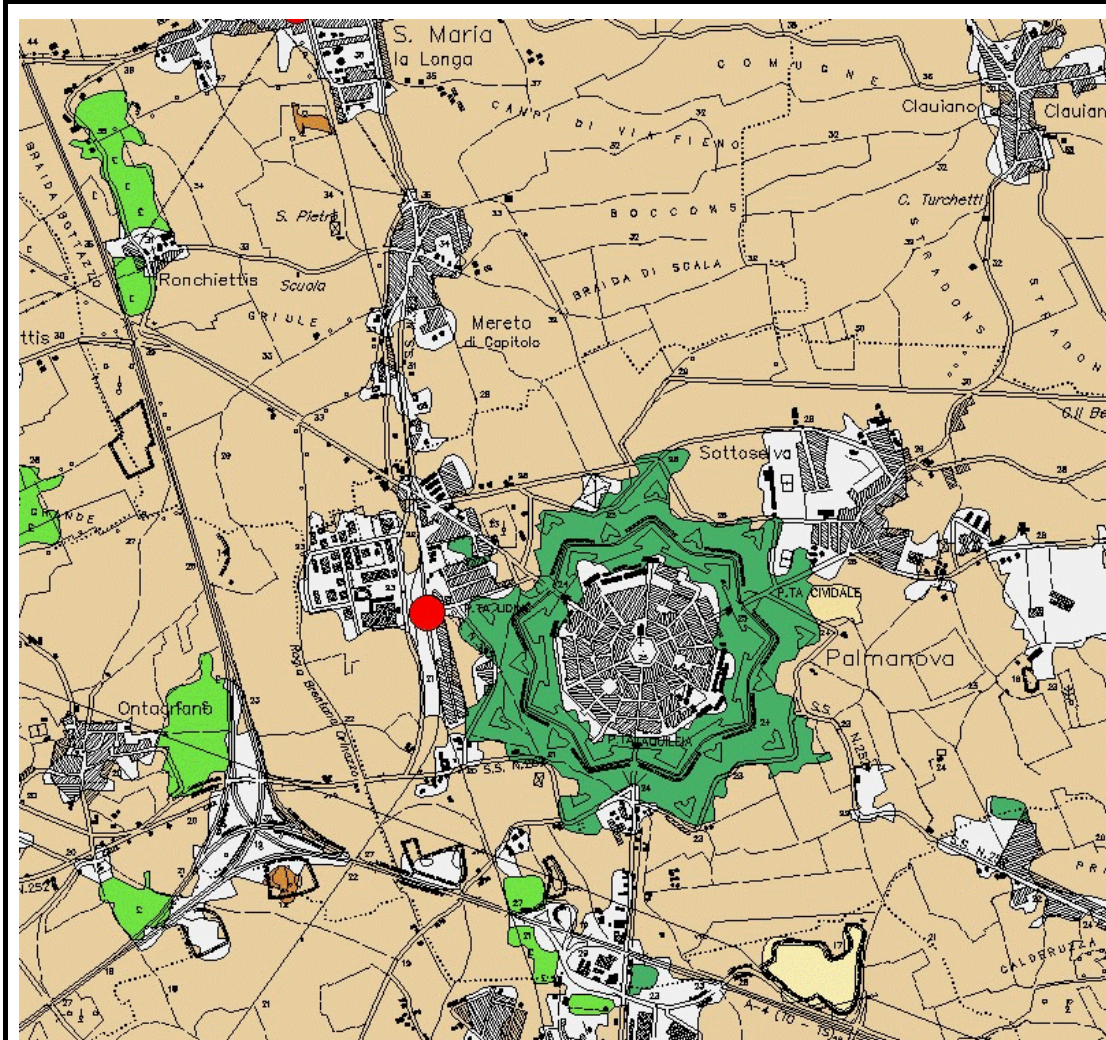
 SIC – Risorgive dello Stella (IT 3320026)

Il Centro intermodale di Codroipo è costituito da strutture integrate per quanto riguarda l'interscambio ferro-gomma (stazione ferroviaria/autostazione). Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI LATISANA



CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI PALMANOVA



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

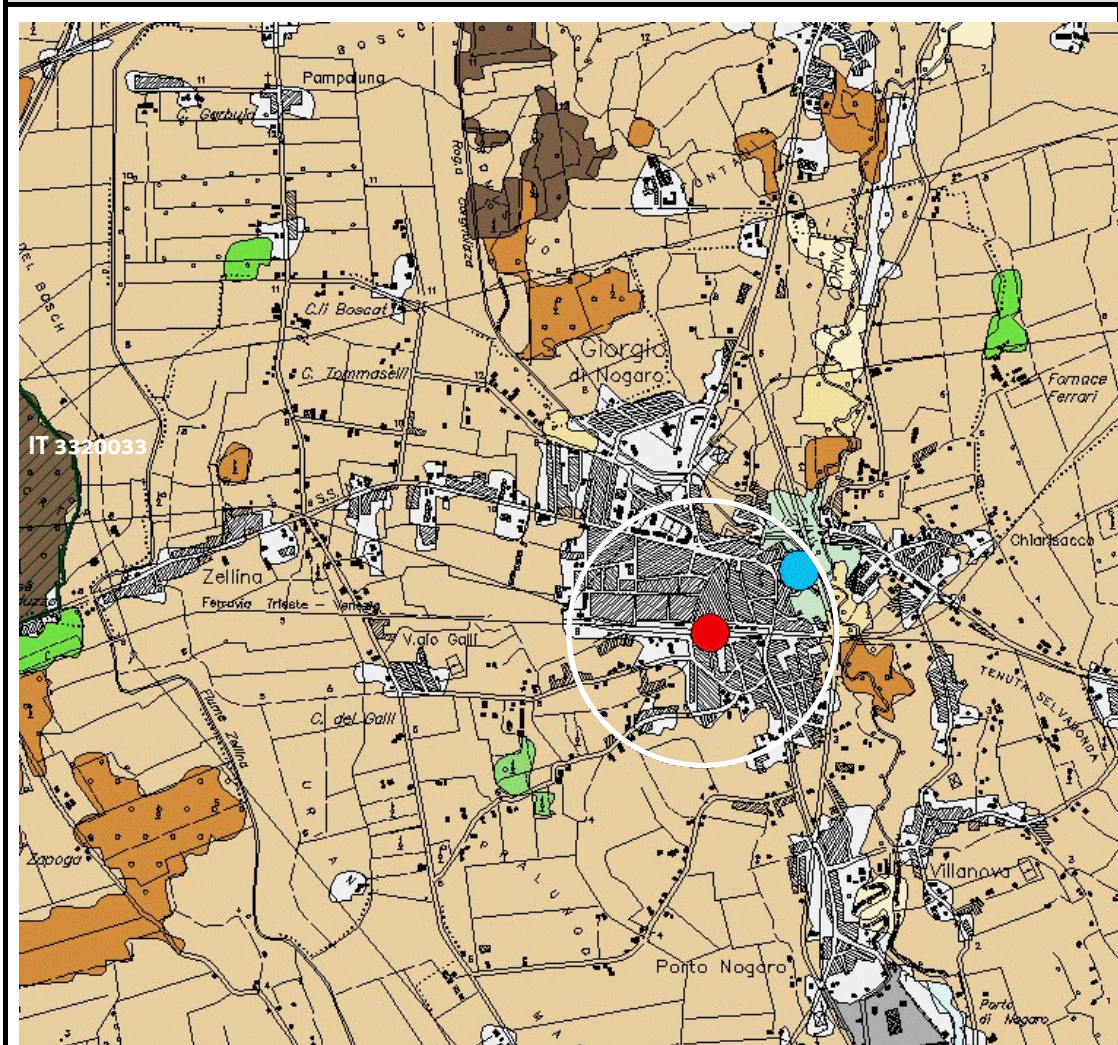
● Stazione ferroviaria

Habitat di Carta della Natura

- Città, centri abitati (86.1)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
- Piantagioni di pino canadese (83.321)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
- Vegetazione delle acque ferme (22.4)
- Frutteti (83.15)
- Vigneti (83.21)

Il Centro intermodale di Palmanova attualmente è costituito dalla presenza della stazione ferroviaria. Considerato il particolare assetto urbanistico della città, si ritiene che le strutture di completamento del centro intermodale dedicate all'interscambio ferro-gomma possano essere caratterizzate anche da strutture diffuse. Tali strutture potrebbero configurarsi con diverse fermate attrezzate presenti nel centro cittadino. La stazione ferroviaria è localizzata in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI SAN GIORGIO DI NOGARO



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

- Stazione ferroviaria
- Autostazione in fase di progettazione definitiva
- Area di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al trasporto automobilistico

Habitat di Carta della Natura

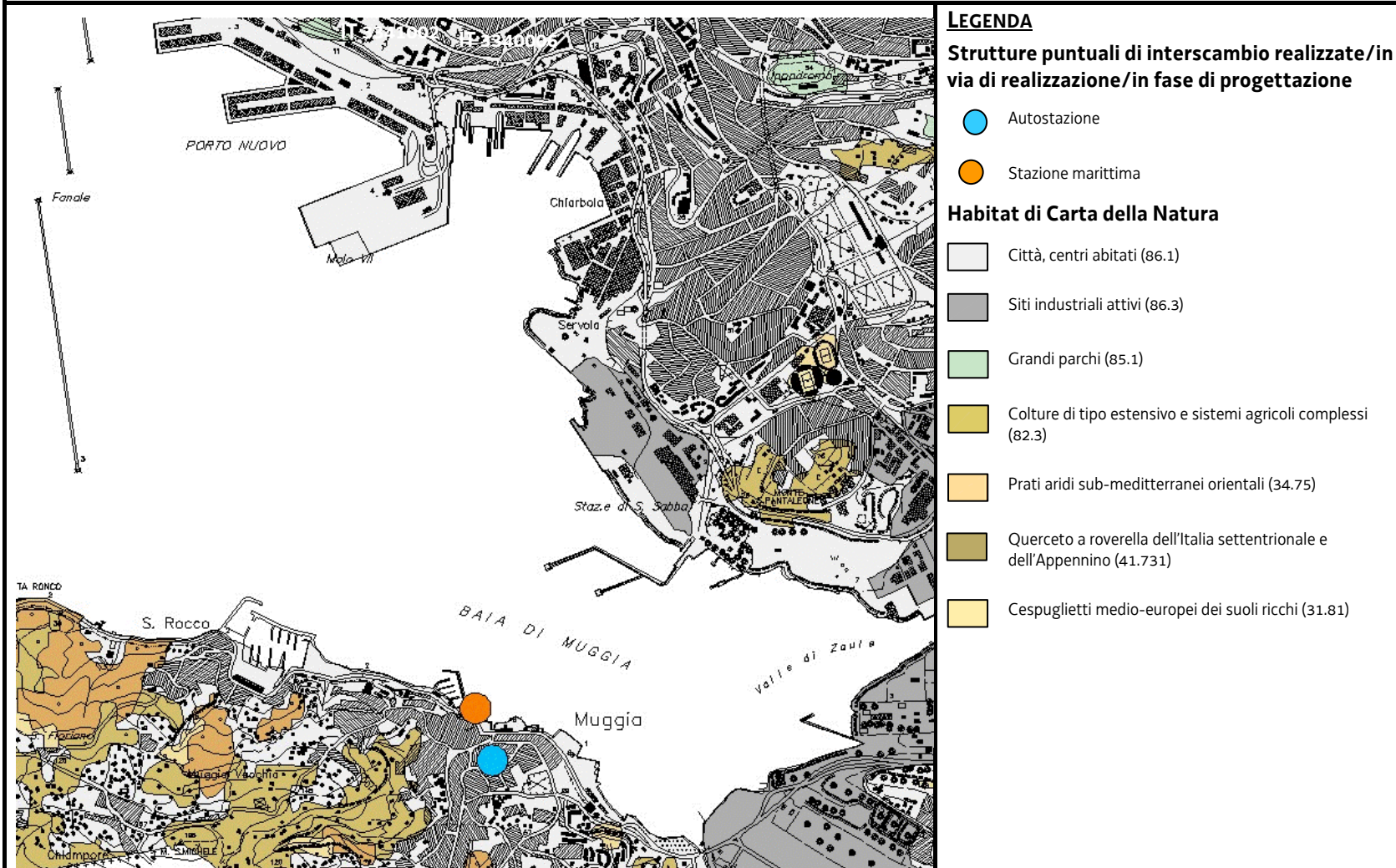
- Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)
- Grandi parchi (85.1)
- Gallerie di salice bianco (44.13)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
- Piantagioni di pino canadese (83.321)
- Quercio-carpineti dei suoli idromorfi con Q. robur (41.281)
- Frutteti (83.15)
- Vigneti (83.21)

Rete Natura 2000

- SIC – Bosco Boscat (IT 3320033)

Il CIMR di San Giorgio di Nogaro è ad oggi costituito dalla stazione ferroviaria mentre vi è un progetto definitivo per la struttura dedicata ai servizi automobilistici. Il progetto vede la realizzazione di quest'ultima al limite dell'area per garantire un'interscambio ferro-gomma ottimale. Le strutture del CIMR sono inserite in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI MUGGIA



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

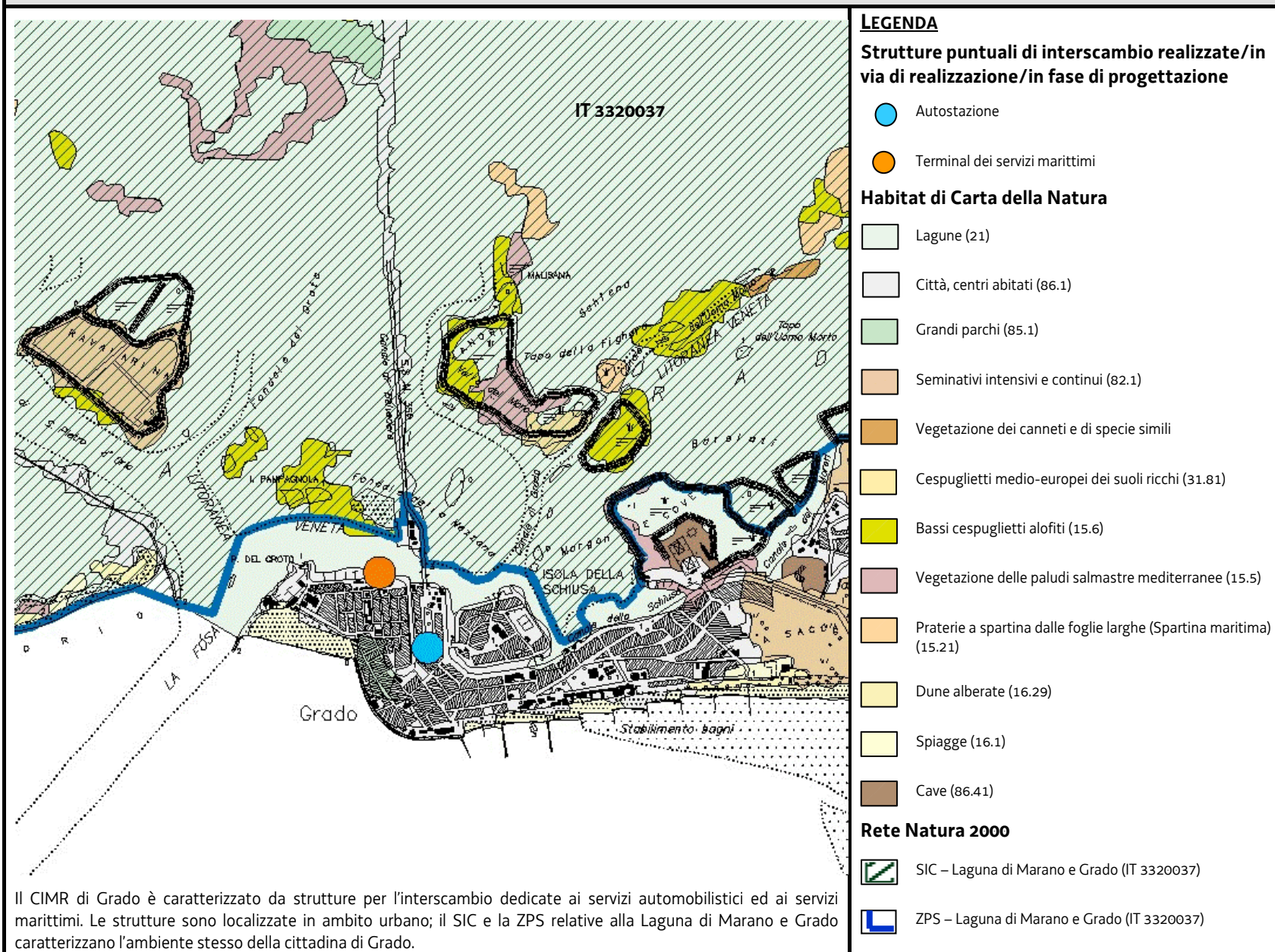
- Autostazione
- Stazione marittima

Habitat di Carta della Natura

- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)
- Grandi parchi (85.1)
- Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
- Prati aridi sub-mediterranei orientali (34.75)
- Querceto a roverella dell'Italia settentrionale e dell'Appennino (41.731)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)

Il CIMR di Muggia è caratterizzato da strutture per l'interscambio dedicate ai servizi automobilistici ed ai servizi marittimi. Le strutture sono localizzate in ambito urbano e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI GRADO



CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI LIGNANO



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

- Autostazione
- Terminal dei servizi marittimi

Habitat di Carta della Natura

- Lagune (21)
- Città, centri abitati (86.1)
- Grandi parchi (85.1)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Vegetazione dei canneti e di specie simili
- Vegetazione delle paludi salmastre mediterranee (15.5)
- Bassi cespuglietti alofiti (15.6)
- Vegetazione ad alofite con dominanza di Chenopodiaceae succulente annuali (15.1)
- Piantagioni di conifere (83.31)
- Dune alberate (16.29)
- Spiagge (16.1)
- Frutteti (83.15)
- Vigneti (83.21)
- Cave (86.41)

Il CIMR di Lignano è caratterizzato da strutture per l'interscambio dedicate ai servizi automobilistici e servizi marittimi. È in fase definitiva una diversa localizzazione dell'autostazione. Le strutture sono localizzate in ambito urbano; il SIC e la ZPS relative alla Laguna di Marano e Grado caratterizzano l'ambiente stesso della cittadina di Lignano.

Rete Natura 2000

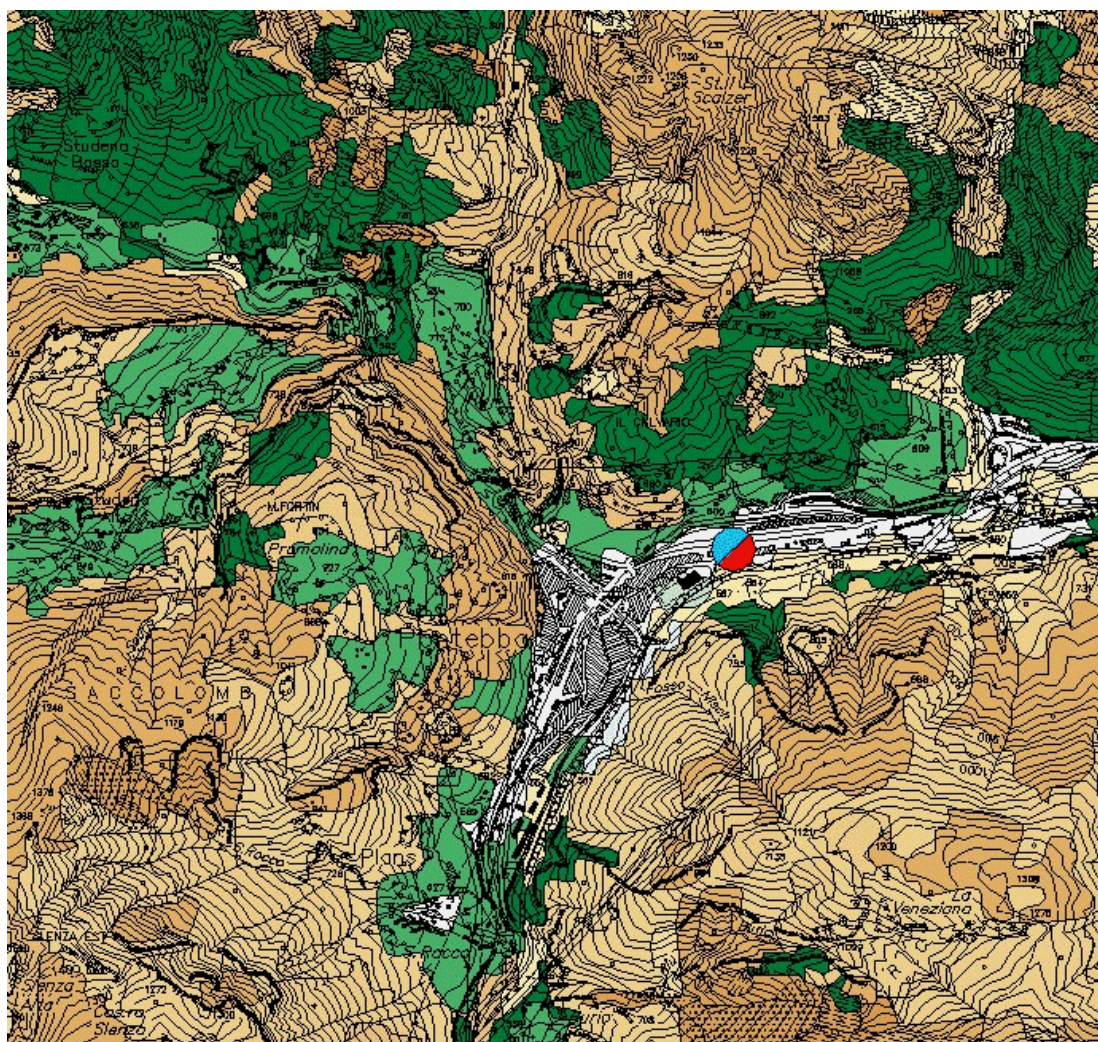


SIC – Laguna di Grado e Marano (IT 3320037)




ZPS – Laguna di Grado e Marano (IT 3320037)

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI PONTEBBA















LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

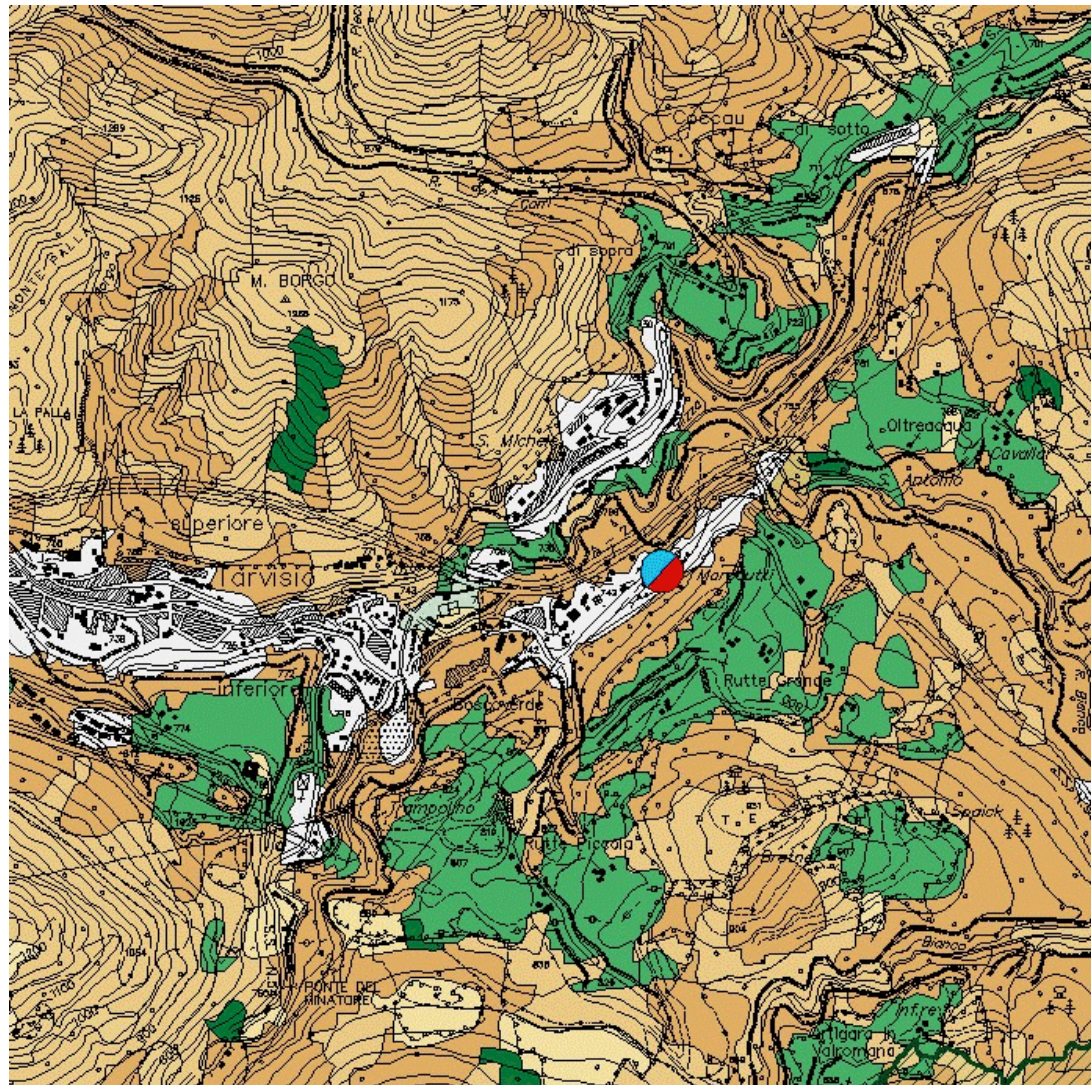
-  Stazione ferroviaria/intercambio ferro-gomma

Habitat di Carta della Natura

-  Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
-  Città, centri abitati (86.1)
-  Grandi parchi (85.1)
-  Rupi basiche delle Alpi centro-orientali (62.15)
-  Faggete calcifile termofile delle Alpi (41.16)
-  Creti subalpini e montani con vegetazione erbacea (24.211)
-  Abetine calcifile delle Alpi e dell'Appennino centro-settentrionale (42.12)
-  Faggete acidofile centroeuropee (41.11)
-  Peccete subalpine (42.21)
-  Peccete montane calcifile (42.222)
-  Pinete alpine di pino nero (42.611)
-  Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)


Il Centro intermodale di Pontealba è costituito dalla stazione ferroviaria e da una struttura dedicata all'intercambio ferro-gomma posta in adiacenza. Il Centro intermodale è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti appartenenti alla Rete Natura 2000.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI TARVISIO












LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

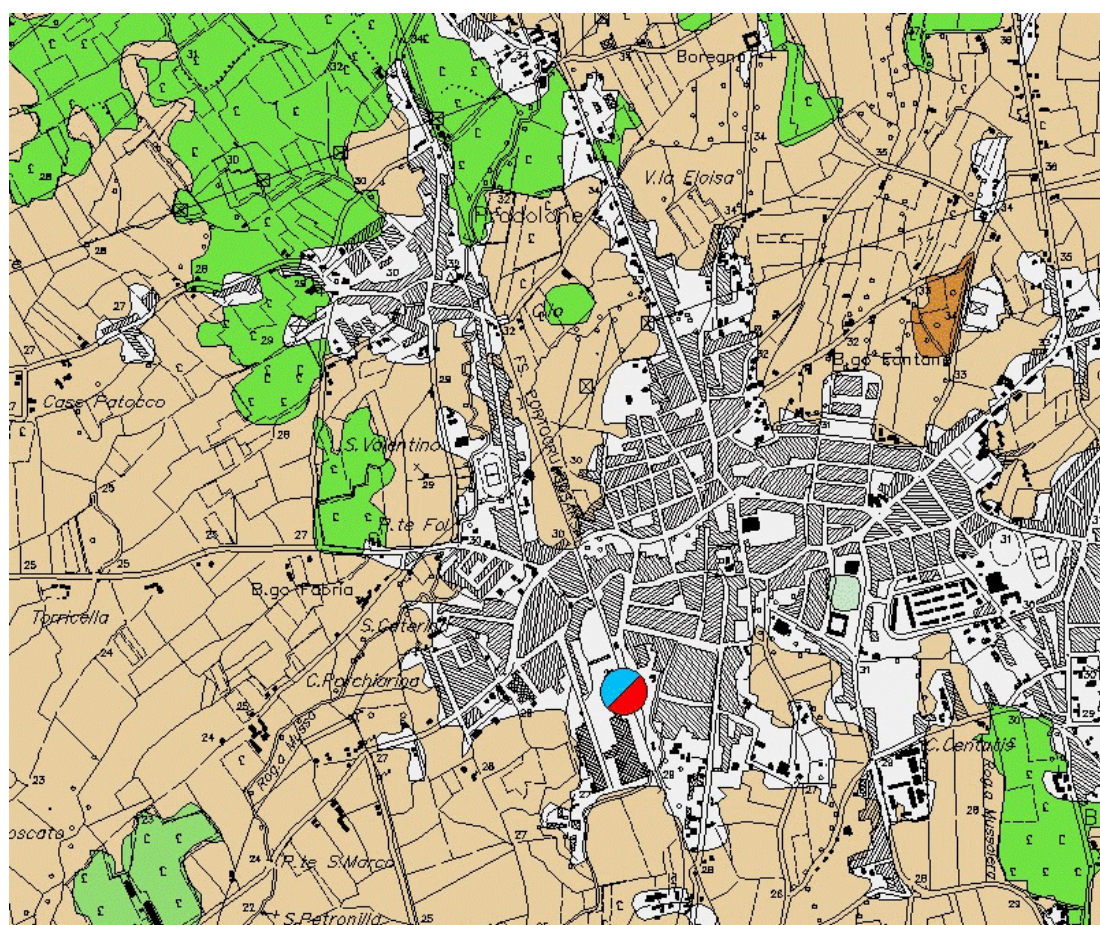
 Stazione ferroviaria/intercambio ferro-gomma

Habitat di Carta della Natura

-  Città, centri abitati (86.1)
-  Grandi parchi (85.1)
-  Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
-  Faggete calcifile termofile delle Alpi (41.16)
-  Abetine calcifile delle Alpi e dell'Appennino centro-settentrionale (42.12)
-  Faggete acidofile centroeuropee (41.11)
-  Faggete neutrofile e mesofile delle Alpi (41.13)
-  Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
-  Pinete alpine di pino nero (42.611)

Il Centro intermodale di Tarvisio è costituito dalla stazione ferroviaria e da una struttura dedicata all'intercambio ferro-gomma posta in adiacenza. Il Centro di interscambio è localizzato in ambito urbano e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO





LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione


 Stazione ferroviaria/autostazione


Habitat di Carta della Natura

 Città, centri abitati (86.1)

 Grandi parchi (85.1)

 Seminativi intensivi e continui (82.1)

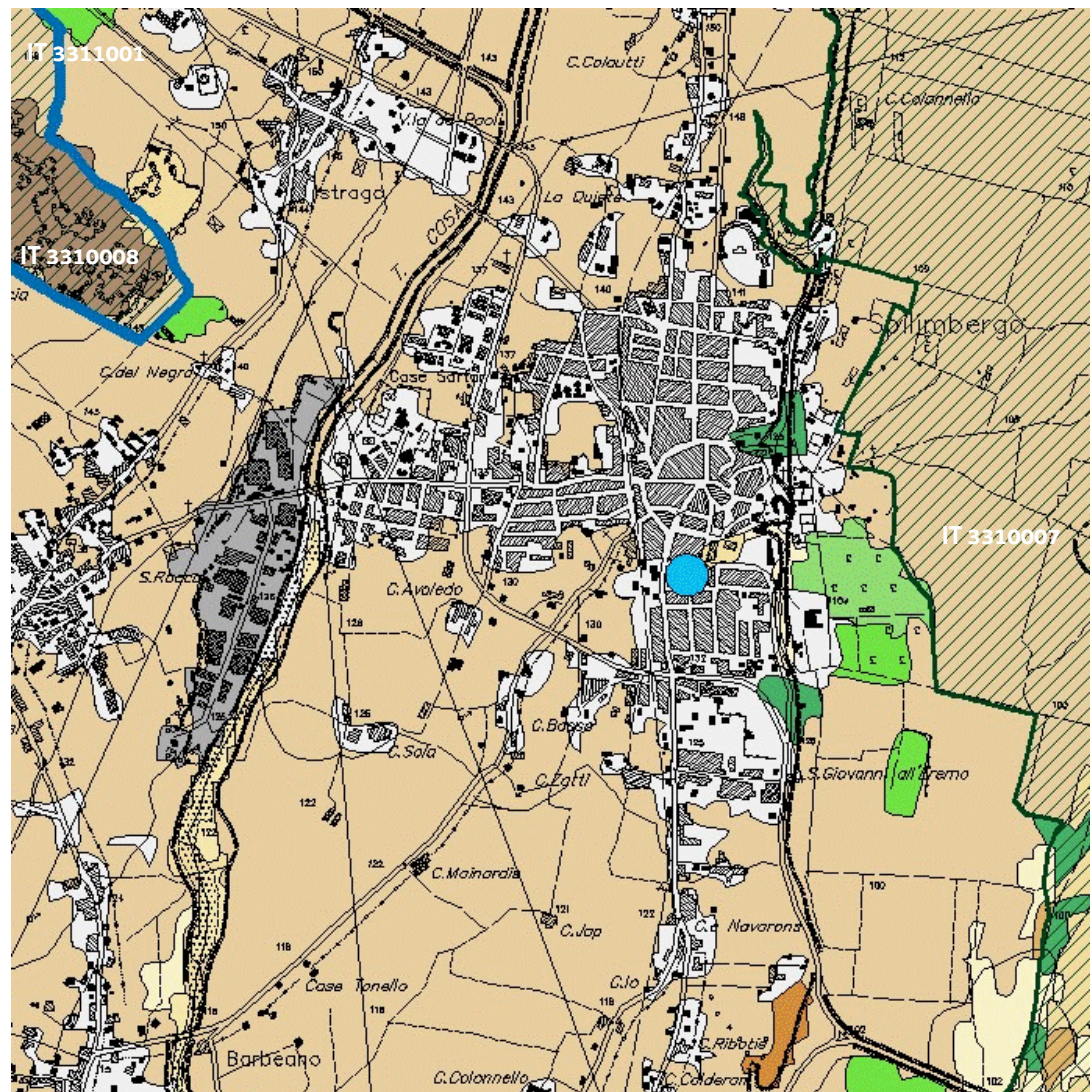
 Piantagioni di pioppo canadese (83.321)

 Frutteti (83.15)

 Vigneti (83.21)

Il Centro intermodale di San Vito al Tagliamento è costituito da strutture integrate per l'interscambio ferro-gomma (stazione ferroviaria/autostazione) e sono poste tra loro in adiacenza. Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.


CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI SPILIMBERGO




Il Centro intermodale di Spilimbergo è costituito da una struttura dedicata ai servizi automobilistici. Il centro abitato si sviluppa ai margini del SIC "Magredi di Turiano" e si ritiene che, conseguentemente, il CIMR non interferisca con il sito tutelato.


LEGENDA


Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

 Autostazione


Habitat di Carta della Natura


 Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)


 Città, centri abitati (86.1)


 Siti industriali attivi (86.3)


 Grandi parchi (85.1)


 Seminativi intensivi e continui (82.1)

 Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)


 Cespuglietti di salici pre-alpini (44.11)

 Gallerie di salice bianco (44.13)


 Greti subalpini e montani con vegetazione erbacea (24.211)


 Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)

 Vigneti (83.21)

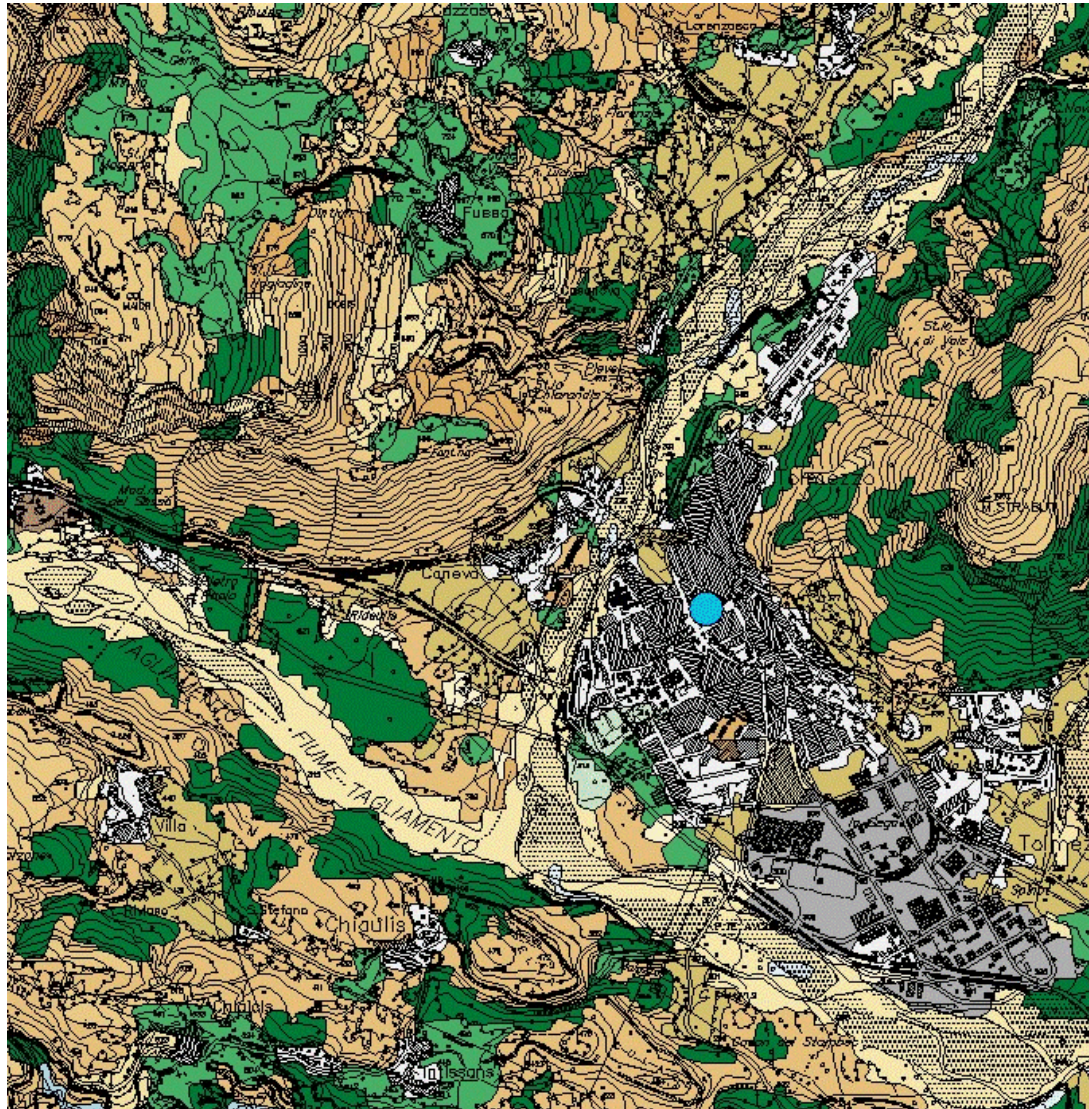
 Cave (86.41)

Rete Natura 2000

 SIC – Magredi di Tauriano (IT 3310008) e Greto del Tagliamento (IT 3310007)

 ZPS – Magredi di Pordenone (IT 3311001)

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI TOLMEZZO



Il Centro intermodale di Tolmezzo è costituito dalla struttura dedicata ai servizi automobilistici. Il CIMR è stato localizzato in ambito urbanizzato e nel circondario non vi è la presenza di siti SIC e ZPS.

LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

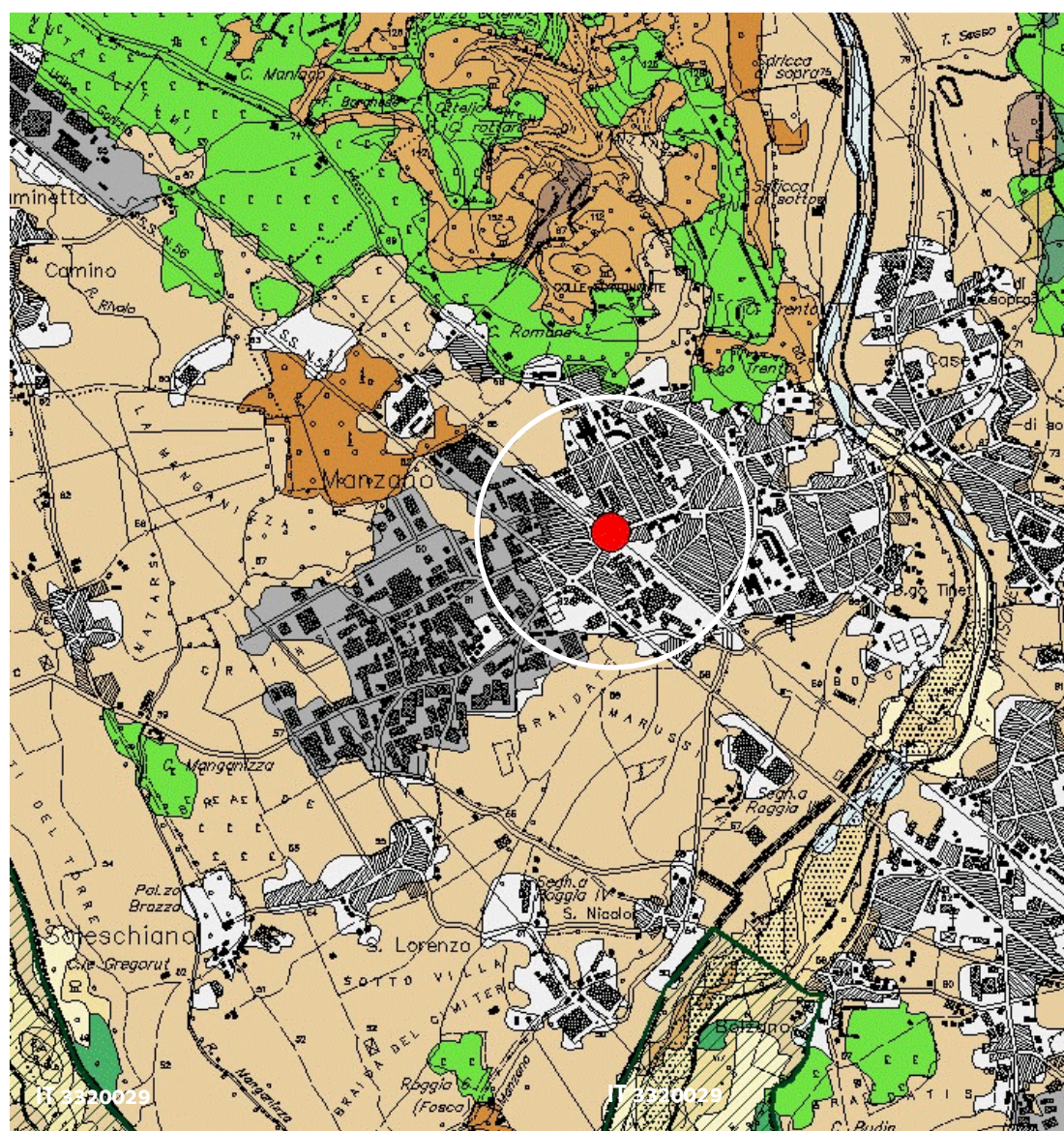
- Autostazione

Habitat di Carta della Natura

- Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)
- Grandi parchi (85.1)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
- Ghiaioni basici alpini del piano altimontano e subalpino (61.23)
- Greti subalpini e montani con vegetazione erbacea (24.211)
- Abetine acidofile delle Alpi e dell'Appennino centro-settentrionale (42.13)
- Faggete calcifile termofile delle Alpi (41.16)
- Boscaglie di *Ostrya carpinifolia* (41.81)
- Pinete alpine di pino nero (42.611)
- Prati aridi sub-mediterranei orientali (34.75)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)



CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI MANZANO



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

- Stazione ferroviaria
- Area di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al trasporto automobilistico

Habitat di Carta della Natura


- Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)
- Carpitetti e quercu-carpitetti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)
- Piantagioni di pioppo canadese (83.321)
- Robinieti (83.324)
- Prati aridi sub-mediterranei orientali (34.75)
- Cespuglietti di salici pre-alpini (44.11)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
- Gallerie di salice bianco (44.13)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)

Il CIMR previsto a Manzano trova ottimale localizzazione nell'ambito della stazione ferroviaria. Nel circondario del centro abitato vi è la presenza del SIC "Confluenza fiume Torre e Natisone" ma si ritiene che, considerata la distanza tra detto sito e la stazione ferroviaria, le strutture del CIMR non possano produrre interferenze con il sito tutelato.

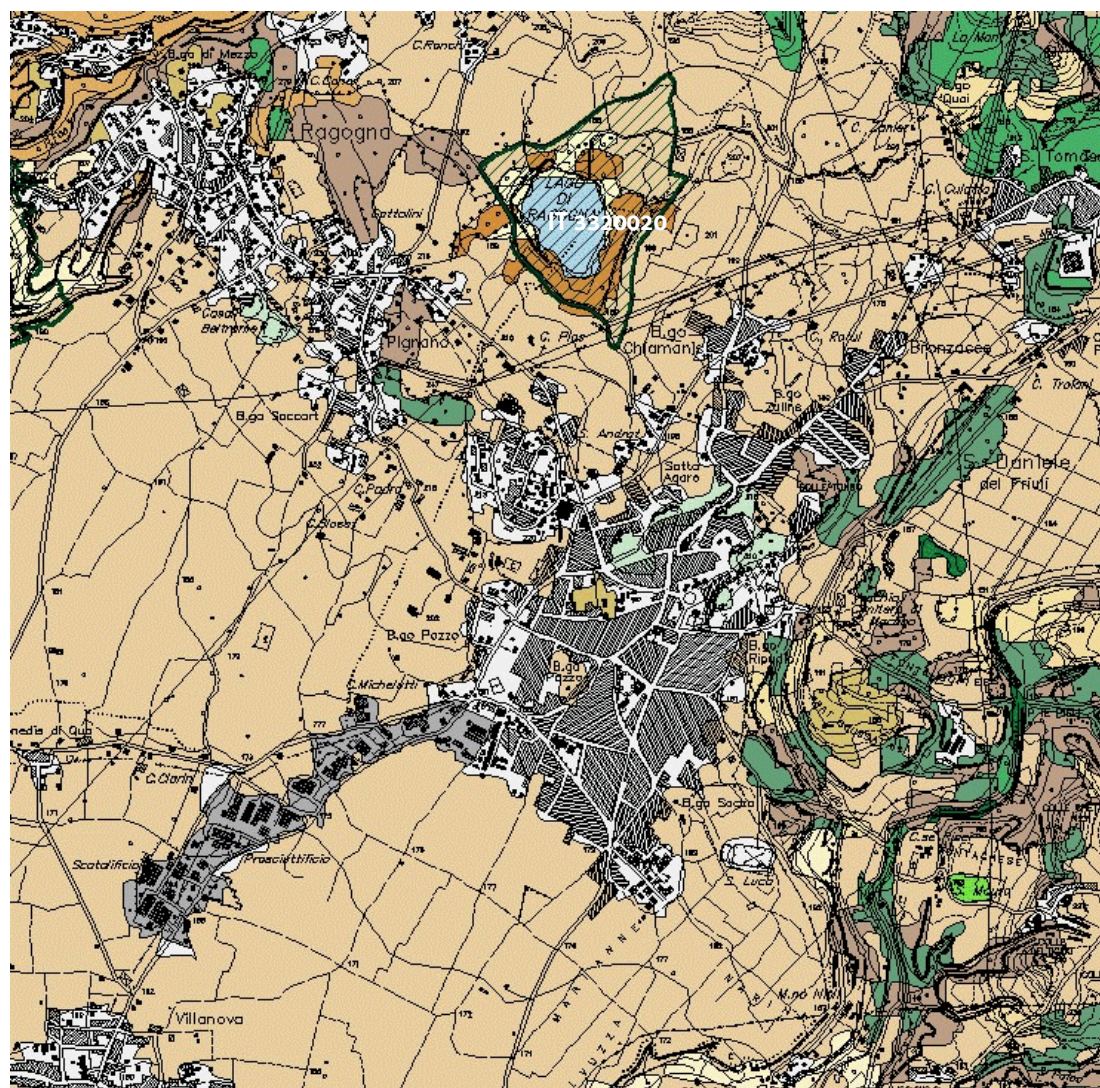
 Vigneti (83.21)

 Cave (86.41)

Rete Natura 2000

 SIC – Confluenza fiume Torre e Natisone (IT 3320029)

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI SAN DANIELE DEL FRIULI



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

Habitat di Carta della Natura

- Città, centri abitati (86.1)
- Siti industriali attivi (86.3)
- Grandi parchi (85.1)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
- Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)
- Carpineti e quercu-carpineti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)
- Cespuglietti medio-europei dei suoli ricchi (31.81)
- Piantagioni di pioppo canadese (83.321)
- Gallerie di salice bianco (44.13)
- Robinieti (83.324)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
- Vigneti (83.21)

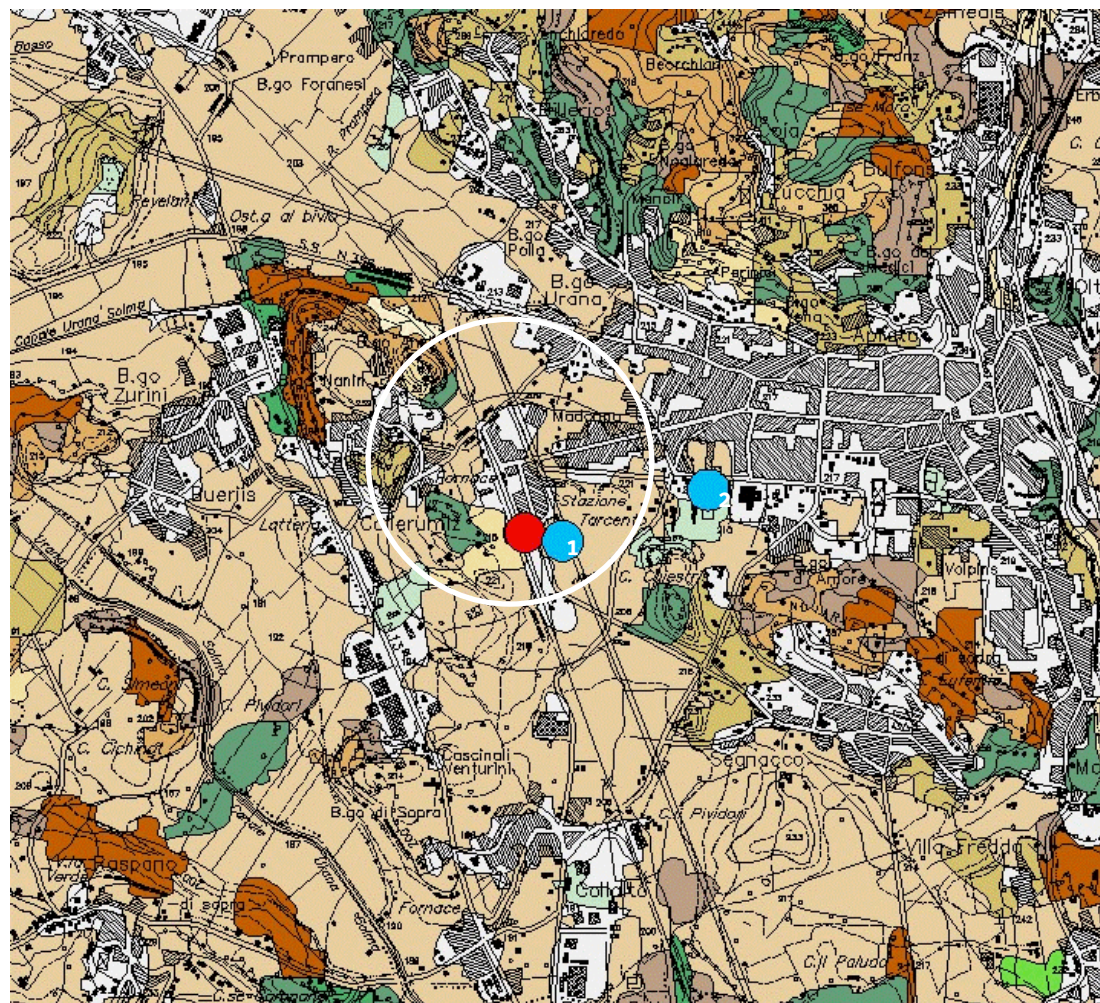
Rete Natura 2000



SIC – Lago di Ragogna (IT 3320020)

Ad oggi il centro abitato di San Daniele del Friuli non dispone di strutture caratterizzanti un CIMR di 2° livello. Considerata con conformazione urbanistica del centro storico ed il territorio circostante, si ritiene che il CIMR possa svilupparsi attraverso la presenza di strutture diffuse opportunamente attrezzate per l'interscambio (es. disponibilità di un parcheggio per le auto private).

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI TARCENTO



LEGENDA

Strutture puntuali di interscambio esistenti/in via di realizzazione/in fase di progettazione

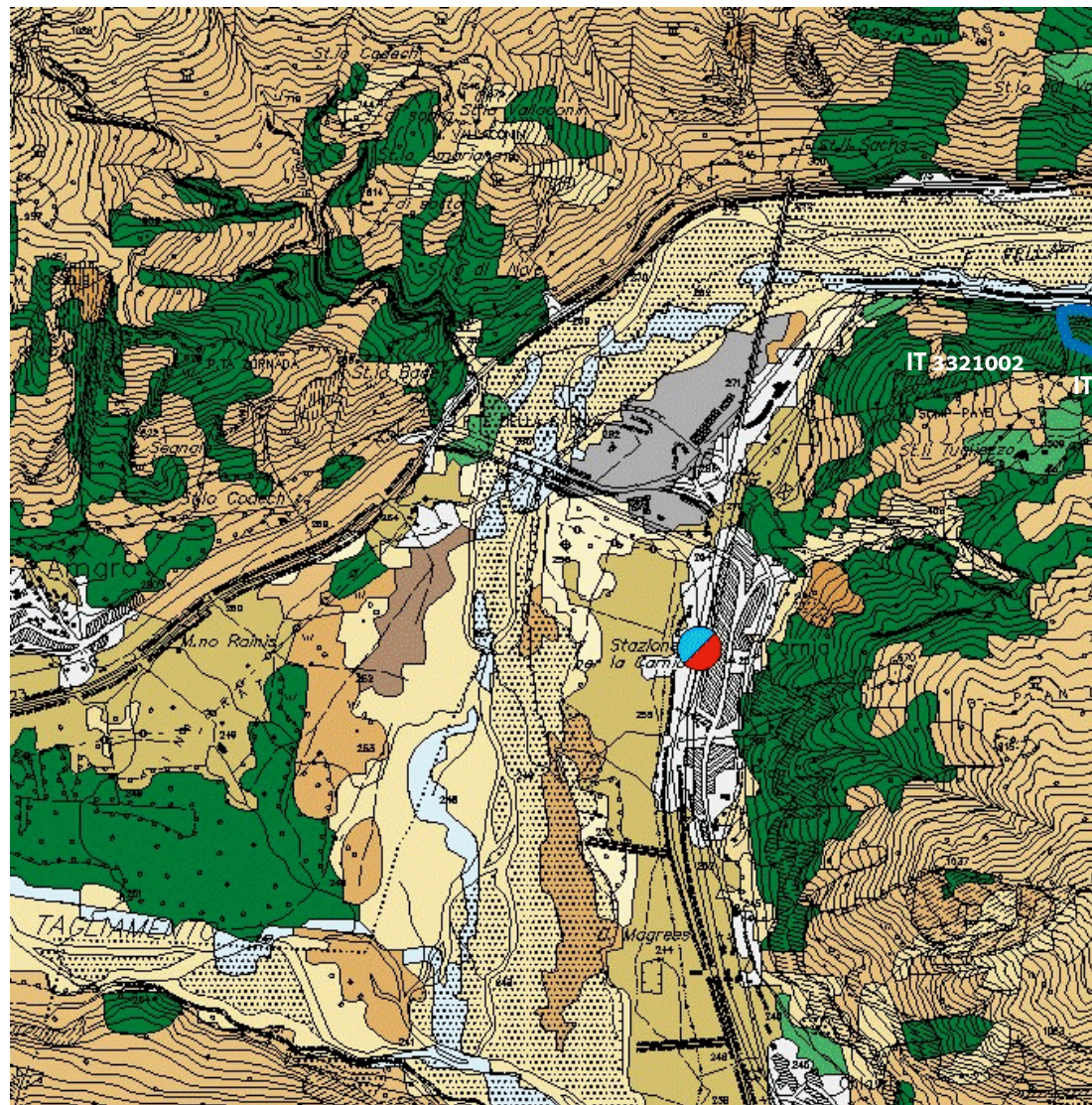
- Stazione ferroviaria
- Ipotesi localizzative dell'autostazione (progetto preliminare)
- Area di localizzazione ottimale delle strutture del CIMR dedicate al trasporto automobilistico

Habitat di Carta della Natura

- Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
- Città, centri abitati (86.1)
- Grandi parchi (85.1)
- Seminativi intensivi e continui (82.1)
- Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
- Querceto a rovere dell'Italia settentrionale (41.59)
- Carpitetti e quercu-carpitetti con Q. petraia dei suoli mesici (41.282)
- Castagneti (41.9)
- Greti subalpini e montani con vegetazione erbacea (24.211)
- Robinieti (83.324)
- Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
- Vigneti (83.21)


Il Centro intermodale di Tarcento è costituito dalla stazione ferroviaria; la struttura dedicata ai servizi automobilistici ad oggi è in fase di studio di fattibilità. Per quest'ultima struttura, nello cartografico allegato, sono state ipotizzate le due soluzioni proposte evidenziate con numerazione progressiva. E' stata inoltre indicata anche l'area ottimale per garantire l'interscambio ferro-gomma. Le strutture del CIMR sono previste in ambito urbanizzato non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS..

CENTRO DI INTERSCAMBIO MODALE REGIONALE DI CARNIA











LEGENDA



Strutture puntuali di interscambio realizzate/in via di realizzazione/in fase di progettazione

-  Stazione ferroviaria/intercambio ferro-gomma

Habitat di Carta della Natura

-  Corsi fluviali (acque correnti dei fiumi maggiori) (24.1)
-  Città, centri abitati (86.1)
-  Siti industriali attivi (86.3)
-  Colture di tipo estensivo e sistemi agricoli complessi (82.3)
-  Creti subalpini e montani con vegetazione erbacea (24.211)
-  Boscaglie di *Ostrya carpinifolia* (41.81)
-  Faggete calcifile termofile delle Alpi (41.16)
-  Pascoli a *Carex austroaplina* (36.413)
-  Cespuglieti di salici pre-alpini (44.11)
-  Prati falciati e trattati con fertilizzanti (38.2)
-  Pinete alpine di pino nero (42.611)
-  Cave (86.41)

Rete Natura 2000

-  SIC – Prealpi Giulie Settentrionali (IT 3320012)
-  ZPS – Alpi Giulie (IT 3321002)

Il Centro intermodale di Carnia è previsto come costituito dalla stazione ferroviaria e da una struttura posta in adiacenza dedicata all'intercambio ferro-gomma. Il CIMR è localizzato in ambito urbanizzato e non vi è la vicinanza di siti SIC e ZPS.

3.5 Esiti della verifica di significatività del PRTPL

La verifica effettuata non evidenzia incidenze negative e significative sui siti della Rete Natura 2000 derivanti da:

- le previsioni dei servizi TPL incrementali previsti dal progetto definitivo di PRTPL rispetto a quelli attualmente svolti e
- la conferma e qualificazione dei CIMR previsti dal Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.

L'analisi e le considerazioni espresse in questa fase di verifica preliminare non evidenziano interferenze con i siti tutelati. Gli esiti conseguiti portano a supporre che le previsioni del Progetto definitivo di PRTPL sono caratterizzabili da una prevalenza di livelli di significatività classificati come nulli o trascurabili, escludendo pertanto incidenze di tipo negativo e/o significativo sui siti SIC e ZPS presenti sul territorio regionale.

Inoltre, in considerazione della previsione di Piano volta alla massima integrazione fisico - funzionale del sistema di TPL regionale, le stazioni ferroviarie assumono un ruolo preminente, non solo per essere il luogo di accesso alla rete portante del sistema TPL ma anche quale elemento quantitativamente e qualitativamente significativo nella strutturazione dei poli di interscambio. In quest'ottica, l'analisi effettuata sulla rete dei CIMR considerando l'indicazione del completamento delle strutture mancanti in aree funzionalmente contigue alle stazioni ferroviarie, ha evidenziato l'inserimento dei Centri di interscambio esclusivamente in ambito urbano escludendo eventuali interferenze con i siti tutelati della Rete Natura 2000.

L'applicazione di questo criterio localizzativo, combinato con il più generale criterio di esclusione della localizzazione in aree tutelate (ivi compresi i siti della Rete Natura 2000), concorre al perseguimento della Linea guida per la pianificazione del sistema integrato gomma-ferro (DGR n. 2581 del 27.10.2006) rivolto a *"..minimizzare il consumo di risorse, in particolare il consumo di superficie ed il consumo di energia da fonti non rinnovabili, considerando sin dalla fase progettuale, le esigenze della protezione ambientale nella pianificazione, costruzione e gestione delle infrastrutture di trasporto"*.