

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

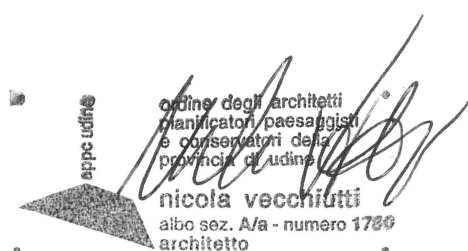
COMUNE DI MORTEGLIANO



BICIPLAN

Legge Regionale 23 febbraio 2018, n. 8

Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa



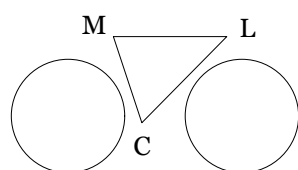
elaborato:

Verifica di significatività incidenza siti Natura 2000

progettista:

arch. Nicola Vecchiutti
via Cavour 92
Mortegliano (UD)

nicola.vecchiutti@gmail.com
nicola.vecchiutti@archiworldpec.it



B I C I P L A N
Comune Mortegliano

data:

dicembre 2020

INDICE

Aspetti normativi	pag. 2
Ambito di intervento	pag. 3
Caratteristiche del Biciplan	pag. 5
Siti potenzialmente interessati	pag. 8
Impatti attesi sui siti appartenenti alla rete Natura 2000	pag. 9
Conclusioni	pag. 10

ASPETTI NORMATIVI

La valutazione d'incidenza è il procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi Piano o Progetto possa avere incidenze significative su un sito o proposto sito della rete Natura 2000, ovvero ZSC (Zone Speciali di Conservazione), SIC (Siti di Importanza Comunitaria), ZPS (Zone di Protezione Speciale), singolarmente o congiuntamente ad altri Piani e Progetti e tenuto conto degli obiettivi di conservazione del sito stesso.

Tale procedura è stata introdotta dall'articolo 6, comma 3, della Direttiva comunitaria "*Habitat*" con lo scopo di salvaguardare l'integrità dei siti attraverso l'esame delle interferenze di Piani e Progetti non direttamente connessi alla conservazione degli habitat e delle specie per cui essi sono stati individuati, ma in grado di condizionarne l'equilibrio ambientale.

La valutazione d'incidenza si applica sia agli interventi che ricadono all'interno delle aree Natura 2000 (o in siti proposti per diventarlo), sia a quelli che, pur sviluppandosi all'esterno, possono comportare ripercussioni sullo stato di conservazione dei valori naturali tutelati nel sito.

La valutazione d'incidenza rappresenta uno strumento di prevenzione che analizza gli effetti di interventi che, seppur localizzati, vanno collocati in un contesto ecologico dinamico. Ciò in considerazione delle correlazioni esistenti tra i vari siti e del contributo che portano alla coerenza complessiva e alla funzionalità della rete Natura 2000, sia a livello nazionale che comunitario. Pertanto, la valutazione d'incidenza si qualifica come strumento di salvaguardia, che si cala nel particolare contesto di ciascun Sito, ma che lo inquadra nella funzionalità dell'intera rete.

Con la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1323 del 11 luglio 2014, che ha sostituito la precedente n. 2203/2007, sono definite le modalità operative di questo procedimento in attuazione della normativa comunitaria e nazionale e in linea con le indicazioni della "*Guida metodologica alle disposizioni dell'art. 6 paragrafi 3 e 4 della direttiva Habitat 92/43/CEE*" della Commissione Europea.

La Delibera, con i relativi allegati, ha:

- disposto indirizzi applicativi in materia di valutazione di incidenza di piani, progetti, interventi;
- illustrato indicazioni tecnico-operative per la predisposizione della documentazione relativa alle procedure in materia di valutazione di incidenza;
- ritenuto di escludere dalle procedure di valutazione di incidenza, i piani e i progetti elencati nell'apposito Allegato C della Delibera.

Si intende per "Verifica di significatività dell'incidenza" il procedimento amministrativo con cui si sottopone a verifica la possibilità che le previsioni o le azioni di un piano, progetto o intervento determinino incidenza significativa. Il provvedimento conclusivo di tale verifica stabilisce se sottoporre o meno il piano, progetto o intervento alla procedura di valutazione di incidenza.

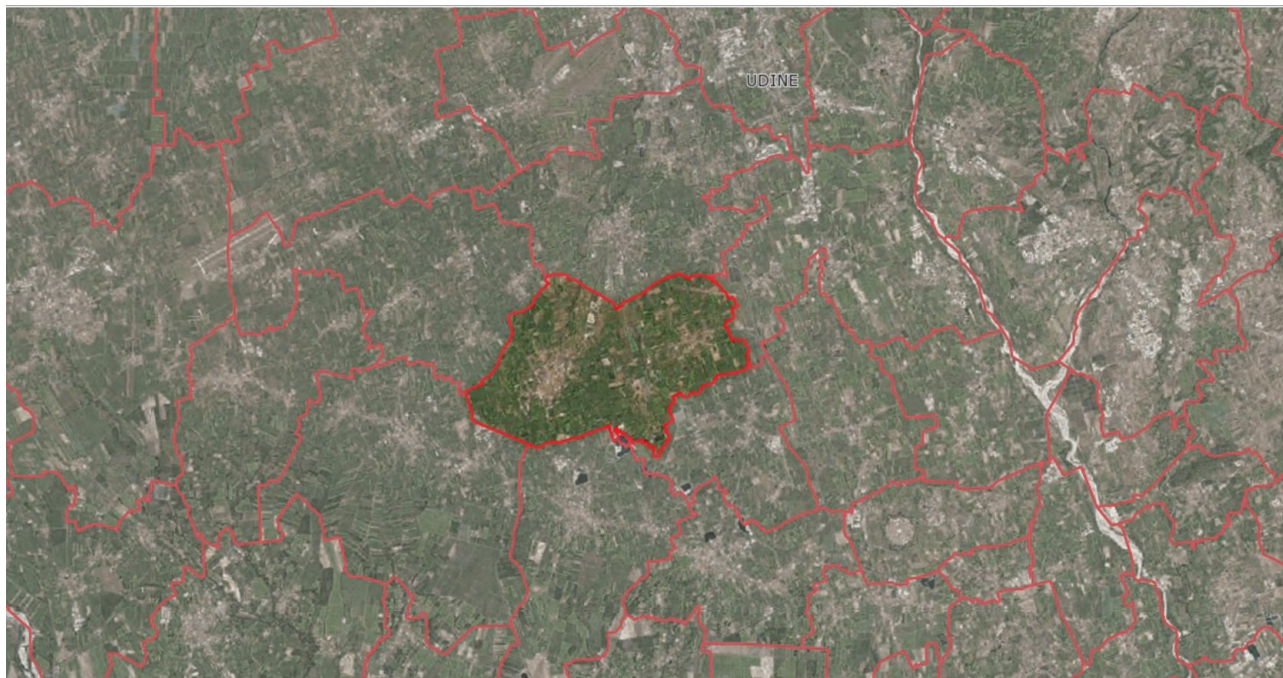
L'ambito di applicazione della verifica di significatività dell'incidenza è specificato nell'articolo 2.1 dell'allegato A della Direttiva Regionale, nel quale si specifica che sono soggetti alla procedura di verifica di significatività dell'incidenza i piani, i progetti e gli interventi così come di seguito individuati:

- i piani la cui area di competenza comprende, anche parzialmente, uno o più Siti Natura 2000 e che non rientrano nelle tipologie di cui all'art. 6 comma 2 lett. a) del D.L. 152/2006 ovvero che rientrano nell'art. 6 comma 2 lett. a), ma determinano l'uso di piccole aree a livello locale o costituiscono modifiche minori;
- i piani la cui area di competenza è confinante con un Sito Natura 2000;
- i progetti e gli interventi la cui area di insediamento ricade anche parzialmente in un Sito Natura 2000 o che risulta con esso confinante e che non rientrano nel campo di applicazione definito dall'art. 6 del D.L. 152/2006 e nel campo di applicazione della l.r. 43/1990;
- i progetti e gli interventi che non rientrano nel campo di applicazione definito dall'art. 6 del D.L. 152/2006 e nel campo di applicazione della L.R. 43/1990 la cui area di insediamento non ricade e non è confinante con un Sito Natura 2000, ma ricadono nelle aree/criteri di interferenza funzionale, come definita al punto 1.

Il Servizio valutazioni ambientali della Regione Friuli Venezia Giulia è competente per la procedura di verifica di significatività dell'incidenza dei piani che rientrano nell'ambito di applicazione della VAS ai sensi del D.L. 152/2006 e per la procedura di valutazione di incidenza di piani, progetti e interventi.

AMBITO DI INTERVENTO

Mortegliano è un Comune della pianura friulana che conta 4922 abitanti (ultimo dato censito) ed è composto da tre centri abitati: il capoluogo Mortegliano e le due frazioni, Lavariano e Chiasiellis.



Il Comune è in provincia di Udine, fa parte degli 11 Comuni componenti il “Medio Friuli” e si estende per circa 30 km quadrati, ad un'altezza media di 41 m. slm confinando con i Comuni di Bicinicco, Castions di Strada, Lestizza, Pavia di Udine, Pozzuolo del Friuli e Talmassons.

E' situato in prossimità di infrastrutture di collegamento tra centri di maggior importanza ed è attraversato e collegato ai paesi contermini da una fitta rete stradale: dista circa 18 km da Udine (a nord), 14 km da Palmanova (a est), 18 km da Codroipo (a ovest), 16 km da San Giorgio di Nogaro (a sud).

I tre centri abitati che compongono il Comune hanno una struttura urbana simile, nonostante le diverse dimensioni ed il numero di residenti.

Il centro più popoloso è Mortegliano che conta 3524 residenti, Lavariano conta 913 residenti, mentre Chiasiellis ha 485 residenti (ultimi dati censiti).

La struttura territoriale di Mortegliano, analogamente alle sue frazioni, ha iniziato a svilupparsi a partire dalla centuriazione romana e presenta i caratteri insediativi tipici dei paesi del Medio Friuli e della Bassa Friulana, definiti da insediamenti compatti di medie-piccole dimensioni, distanti ma ben collegati tra loro.

Il centro storico di Mortegliano, strutturato sulla confluenza delle vie Cavour, Udine, Roma e Marconi, ha mantenuto la sua articolazione in cortili, più o meno chiusi e frazionati tra le strade di circolazione, con alcune caratteristiche ricorrenti quali la tipologia architettonica-dimensionale degli edifici a corte disposti lungo strada, i fronti continui con androni di accesso, le corti ad uso promiscuo e la presenza di aree a verde nella parte lontana da strada.

Tali caratteri distintivi sono dati dalla comune tipologia edilizia di origine rurale come trasformata dal nuovo modello socio-economico. Sono altresì presenti alcuni edifici di pregio o di riconosciuto valore storico-architettonico-documentale, in aggiunta a corpi edilizi estranei al tessuto principale o nuovi modelli insediativi comparsi durante gli ultimi decenni di sviluppo dell'edificato.

Attorno al nucleo storico si è sviluppata un'espansione preminentemente residenziale e caratterizzata da blocchi edilizi isolati, di altezza contenuta, principalmente lungo le strade.

Nella parte periferica dell'abitato sono presenti anche insediamenti produttivi, sviluppatasi a partire dagli anni '60 e '70 soprattutto in prossimità delle principali arterie stradali, ed insediamenti agricoli con allevamenti zootecnici ai margini dei centri abitati. Si nota, soprattutto lungo le strade regionali, la presenza di fasce semi-urbanizzate dall'alternanza di sistemi agrari tradizionali, episodi residenziali e strutture dell'industria, del commercio e dei servizi.

Seguono la medesima impostazione, ma con minore complessità, le strutture territoriali di Lavariano e Chiasiellis, caratterizzate in prevalenza da una o due strade principali che attraversano i nuclei storici e che

dirigono gli ampliamenti in prevalenza residenziali.

Dal punto di vista ambientale, l'intero Comune è contraddistinto da un paesaggio di forte carattere agricolo, caratterizzato prevalentemente da campi chiusi delimitati da filari arborei o arbustivi. La parte orientale del Comune, oltre Lavariano, tuttavia presenta una struttura a campi aperti a seguito dei riordini fondiari degli anni '60. Sono presenti infine in maniera diffusa nuclei arborei e prati stabili naturali.

A livello idrografico, a ovest di Mortegliano scorre il torrente Cormôr, l'unico corso d'acqua naturale, il cui ambito è di rilevante interesse ambientale soprattutto nella porzione a nord dell'abitato e costituisce anche un corridoio di valore naturalistico.

Altri corsi d'acqua rilevanti sono la roggia di Udine, confluyente nel Cormôr a nord di Mortegliano, la roggia di Palma, a Lavariano, e il canale di Castions, a Mortegliano, tutte opere artificiali realizzate a scopo di irrigazione e forza motrice a servizio dell'economia locale.

CARATTERISTICHE DEL BICIAN

Il progetto del Biciplan, Piano urbano della mobilità ciclistica, ha origine dall'approvazione della Legge Regionale 23 febbraio 2018 n. 8 *"Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa"*, la quale recepisce l'orientamento e le disposizioni della Legge 11 gennaio 2018 n. 2 *"Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"*.

Obiettivi e finalità di questo quadro normativo sono la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana.

Per raggiungere i predetti obiettivi viene appositamente introdotta una pianificazione di settore coerente e capillare su tutto il territorio nazionale, a partire dal *"Piano generale della mobilità ciclistica"* per l'individuazione e la progettazione della Rete ciclabile nazionale *"Bicitalia"*, a seguire con il *"Piano regionale della mobilità ciclistica"* in merito alla definizione delle reti ciclabili regionali (è in corso di redazione il PREMOCI da parte della Regione Friuli Venezia Giulia), fino per l'appunto all'introduzione del Biciplan, *"quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni."*

Il Biciplan è elaborato come piano di settore comunale e, in mancanza di una specifica definizione procedurale della L.R. 8/2018, viene ricondotto alle procedure dei Piani di settore comunali.

Solo nel caso in cui il Biciplan costituisca Variante al PRGC si applica il comma 20 dell'art. 63bis della legge regionale n. 5/2007 e successive modifiche e, in particolare:

- se rientra nelle condizioni dell'art. 63sexies è Variante di livello comunale;
- se non le rispetta segue la procedura di adozione, esame regionale e conferma di esecutività come previsto dallo stesso art. 63bis;

Esso entra in vigore successivamente al sovraordinato Piano regionale della mobilità ciclistica.

I contenuti sui quali viene redatto il Biciplan comunali e UTI, ai sensi degli articoli 8 e 9 della L.R. 8/2018, sono i seguenti:

a) *l'analisi della domanda potenziale;*

b) *l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica per l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione;*

c) *una parte infrastrutturale che individua:*

1) *il grafo della Rete ciclabile dell'Unione Territoriale Intercomunale (RECIU) di cui all'articolo 5 e le sue caratteristiche, i centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, ospedali, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;*

2) *i poli intermodali e i punti d'interscambio tra trasporto pubblico locale e bicicletta;*

3) *le aree per la sosta attrezzata delle biciclette;*

4) *i punti di monitoraggio dei flussi ciclistici;*

5) *gli itinerari principali di collegamento con i poli attrattori e la definizione delle priorità d'intervento;*

d) *una parte programmatica che individua il programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile, specificando:*

1) *i costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;*

2) *i soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;*

3) *i tempi previsti per la realizzazione;*

4) *gli interventi di manutenzione da garantire.*

Più in dettaglio, gli strumenti di cui si avvale il Biciplan al fine di perseguire la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica, sono determinati ai sensi dell'art. 10 della L.R. 8/2018 come Azioni ed Interventi.

AZIONI: sono le misure e le iniziative, formative e informative, per lo sviluppo e la promozione della mobilità ciclistica. Prioritariamente esse comprendono:

a) *le iniziative volte alla promozione dell'uso della bicicletta rivolte principalmente ai bambini e ai ragazzi in età scolare, nonché alla realizzazione di conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante e salutistico;*

b) *la promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti locali e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari casa - scuola e casa - lavoro, anche dei dipendenti pubblici;*

c) *lo sviluppo di servizi di biciclette a noleggio e di bike sharing, contribuendo allo sviluppo di un sistema bike-sharing regionale;*

d) *le azioni per agevolare il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento*

della fruizione turistica dei territori;

e) l'implementazione e sistematizzazione della mappatura delle reti ciclabili all'interno del Sistema informativo stradale;

f) il monitoraggio e la gestione del SICID, di cui all'articolo 3, comma 1, anche in collaborazione con le associazioni che promuovono l'uso della bicicletta a livello regionale e nazionale o con soggetti privati, previa convenzione;

g) l'individuazione degli interventi prioritari per lo sviluppo della viabilità e mobilità ciclistica tra quelli previsti dalle intese per lo sviluppo di cui all' articolo 7 della legge regionale 17 luglio 2015, n. 18 (La disciplina della finanza locale del Friuli Venezia Giulia, nonché modifiche a disposizioni delle leggi regionali 19/2013, 9/2009 e 26/2014 concernenti gli enti locali);

h) la promozione dello spostamento delle merci in ambito urbano con cargo-bike tradizionali o a pedalata assistita;

i) l'individuazione delle azioni per contrastare il furto delle biciclette.

INTERVENTI: sono la progettazione, la realizzazione e l'adeguamento delle infrastrutture ciclabili e dei servizi a esse funzionali. Prioritariamente essi riguardano:

a) le opere necessarie a garantire la continuità degli itinerari ciclabili e ciclopedonali;

b) la messa in sicurezza dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico motorizzato;

c) la risoluzione dei punti critici della viabilità che vedono il coinvolgimento in incidenti di ciclisti; i punti critici vengono individuati sulla base dei dati d'incidentalità del Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CRMSS);

d) il collegamento delle direttrici ciclabili principali con le aree scolastiche, i poli industriali, artigianali e commerciali, i poli d'interesse culturale, naturalistico, paesaggistico e turistico, le sedi di enti pubblici;

e) la realizzazione di poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto e l'incremento dei sistemi per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;

f) la realizzazione di strutture adibite alla sosta delle biciclette lungo gli itinerari e in corrispondenza dei punti di destinazione e dei punti d'interscambio modale; tali strutture devono essere in quantità corrispondente all'utenza reale e alle sue previsioni di crescita, ampiamente diffuse sul territorio e dotate di strumentazione idonea antitaccheggio;

g) gli interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali, tratturi, tratti di viabilità dismessa o declassata, ponti e altri manufatti stradali dismessi, sedimi ferroviari dismessi, tratti di viabilità forestale e militare, strade di servizio di opere di bonifica, di acquedotti, eccetera;

h) il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari e delle case cantoniere insistenti sulle reti ciclabili che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o a punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti;

i) la fornitura e la posa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico e omogenea sull'intera SICID;

j) la fornitura e l'installazione di tecnologie intelligenti per il monitoraggio dei flussi ciclistici e per la loro gestione in modo innovativo.

In conclusione, il Biciplan non è uno strumento che modifica lo stato dei luoghi, ma si configura come uno strumento urbanistico di settore che pianifica gli interventi infrastrutturali e le azioni di promozione legati alla ciclabilità presso il territorio di riferimento. Gli interventi infrastrutturali previsti saranno attuati mediante le successive fasi di progettazione, ai sensi del Codice dei Contratti pubblici – D.L. 50/2016 s.m.i.

Per una maggiore comprensione dei contenuti del Biciplan comunale di Mortegliano, si rimanda agli elaborati comprendenti l'analisi, il progetto e la programmazione del Piano, individuati come da indicazione normativa e di seguito elencati:

ANALISI

- Relazione di Analisi
- Tavola A.01 – popolazione e attrattori economici di area vasta
- Tavola A.02 – attrattori paesaggistici di area vasta
- Tavola A.03 – gerarchia strade e incidentalità
- Tavola A.04 – poli attrattori del territorio comunale
- Tavola A.05 – trasporto pubblico locale e mezzi pesanti

- Tavola A.06 – classificazione strade

PROGETTO

- Relazione di Progetto
- Tavola P.01 – Diretrici ciclabili
- Tavola P.02 – Individuazione ciclovie
- Tavola P.03 – Planimetria generale infrastrutture
- Tavola P.04 – Progetto centri urbani - infrastrutture
- Tavola P.05 – Progetto centri urbani – attrezzature per la ciclabilità
- Schede degli interventi:
 - ciclovía A
 - ciclovía B
 - ciclovía C
 - ciclovía D
 - ciclovía E
 - ciclovía F
 - ciclovía G
 - ciclovía H
 - ciclovía I
 - ciclovía L
 - ciclovía M
 - area intervento 1
 - area intervento 2
 - area intervento 3
 - area intervento 4
 - area intervento 5

PROGRAMMAZIONE

- Relazione di Programmazione

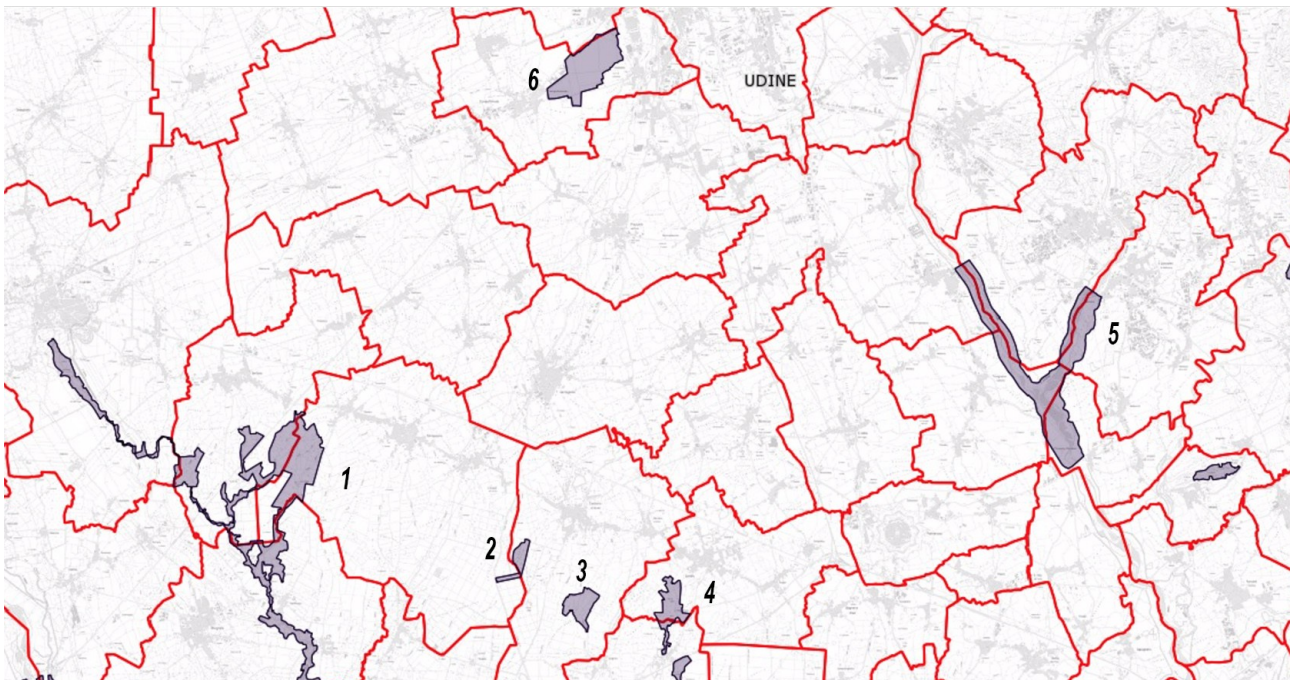
SITI POTENZIALMENTE INTERESSATI

Per la verifica di significatività oggetto del presente documento è stata svolta un'indagine sull'area vasta in cui si colloca il Comune di Mortegliano.

Nel territorio comunale non si rilevano siti appartenenti alla rete Natura 2000.

I siti appartenenti alla rete Natura 2000 più vicini sono i seguenti:

1. nome: RISORGIVE DELLO STELLA
codice: IT3320026
distanza approssimativa: 4,5 km
2. nome: PALUDE MORETTO
codice: IT3320027
distanza approssimativa: 3,5 km
3. nome: PALUDE SELVOTE
codice: IT3320028
distanza approssimativa: 4,5 km
4. nome: PALUDI DI GONARS
codice: IT3320031
distanza approssimativa: 3,7 km
5. nome: CONFLUENZA DEI FIUMI TORRE E NATISONE
codice: IT3320029
distanza approssimativa: 6,7 km
6. nome: MAGREDI DI CAMPOFORMIDO
codice: IT3320023
distanza approssimativa: 5,0 km



Non sono stati presi in considerazioni altri siti in quanto ritenuti troppo lontani dal Comune per ipotizzare alcuna incidenza significativa.

IMPATTI ATTESI SUI SITI APPARTENENTI ALLA RETE NATURA 2000

Il Biciplan è redatto in conformità alla L.R. 8/2018 con le finalità di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.

Per raggiungere tali finalità, il Piano in oggetto prevede limitati interventi sul territorio, quali la realizzazione di nuove infrastrutture ciclabili (sempre localizzate presso infrastrutture viarie pre-esistenti), la manutenzione o la riqualificazione delle infrastrutture esistenti, modifiche normative e segnaletiche (sempre conformi al Codice della Strada) o azioni di promozione e coinvolgimento da attuare presso la popolazione residente o operante sul territorio.

Ne deriva un complessivo miglioramento ambientale dovuto alla sensibile riduzione del traffico veicolare generato soprattutto dagli spostamenti pendolari e di breve raggio, la valorizzazione del territorio e degli elementi di pregio del paesaggio dovuta all'auspicabile sviluppo della mobilità lenta in chiave turistica e ricreativa.

Considerato quanto sopra, gli interventi che il Biciplan propone, nonostante siano diffusi su tutto il territorio comunale, non alterano in maniera significativa le componenti caratteristiche dell'ambiente e non interferiscono, a breve e a lungo termine, con gli habitat naturali presenti sul territorio.

Entità e caratteristiche delle modifiche proposte non inducono particolari evidenze di emissioni nocive, produzione di rifiuti, definiti rischi naturali e/o artificiali per la salute umana e gli ecosistemi.

Le modifiche e gli interventi proposti e pianificati rientrano nei confini del territorio del Comune di Mortegliano e non sono correlati con le vulnerabilità di alcun sito facente parte della rete Natura 2000, dei quali il territorio comunale è privo.

Considerata la natura e l'entità del Biciplan quale Piano urbanistico per il settore della ciclabilità e considerata la distanza tra le aree da esso interessate ed i siti di interesse sopra elencati, presenti nei Comuni limitrofi, è ragionevole escludere che vi siano effetti o incidenze, dirette o indirette, su questi habitat ed ecosistemi.

Più precisamente:

- non si rileva danneggiamento e/o frammentazione di alcun habitat naturale;
- non si rileva alcuna relazione alla possibile riduzione del numero di esemplari, scomparsa di singole specie o perturbazione di flora;
- non si rileva alcuna relazione alla possibile riduzione del numero di esemplari, scomparsa di singole specie o perturbazione di fauna;

CONCLUSIONI

La presente verifica è stata predisposta in attuazione della normativa comunitaria e nazionale ed in linea con le indicazioni e le modalità operative della Deliberazione della Giunta Regionale n. 1323 del 11 luglio 2014.

Sulla base delle valutazioni qui contenute, si può escludere che gli interventi previsti dal Biciplan, considerate le sue caratteristiche e potenzialità, comportino incidenze significative negative sui siti appartenenti alla rete Natura 2000 individuati in prossimità delle aree interessate e più dettagliatamente:

- le aree interessate dal Piano in oggetto non ricadono e non sono confinanti con siti appartenenti alla rete Natura 2000;
- nel territorio comunale non sono localizzati siti appartenenti alla rete Natura 2000 che possano subire incidenze dirette da parte delle previsioni del Piano in oggetto;
- il Piano in oggetto non introduce modifiche che possano alterare in senso negativo gli habitat ed ecosistemi più prossimi alle aree di intervento;
- dall'attuazione delle previsioni del Piano non si rileva alcuna interferenza funzionale, diretta ed indiretta, sui siti appartenenti alla rete Natura 2000;

Per questo motivo il Piano in oggetto rientra nella categoria esclusa dalla Valutazione di Incidenza, ai sensi della legge in materia, senza ulteriori analisi ed approfondimenti.

Considerando che le modifiche proposte dal Biciplan non sono correlate con le vulnerabilità delle aree tutelate individuate, si rileva l'assenza di possibili problematiche dirette o indirette, e si conclude che, come indicato dalle "Linee guida di carattere tecnico per la redazione degli studi di incidenza", se non vi sono evidenti o possibili incidenze del Piano sui siti di Natura 2000 considerati, non è necessario procedere alla valutazione d'incidenza su ZSC/SIC/ZPS (VINCA).