



localizzazione

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA  
PROVINCIA DI PORDENONE  
COMUNE DI PORCIA

U.01

MATE S o c .  
C o o p . v a  
C.F./p.IVA 03419611201  
p e c  
mateng@legalmail.it  
mateng@mateng.it

Via S.Felice 21  
40122 Bologna (BO)  
t. +39 051 29 12 911

Via Treviso 18 31020  
Vendemiano (TV)  
t. +39 0438 41 24 33

Via Carlo Botta,19  
20135 Milano (MI)  
t. +39.338.6719698

committente

AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI PORCIA  
Via A. De Pellegrini, 4 - 33080 PORCIA (PN)

lavoro

REALIZZAZIONE TRATTI DI PISTA CICLABILE IN VIA ALLA FERROVIA (LOTTO 1) -  
(CUP: H41B20000300005 - CIG: 900482048A).  
REALIZZAZIONE NUOVO TRATTO CICLABILE VIA SAN ROCCO, VIA VILLA SCURA,  
VIA A. DE PELLEGRINI E VIA DELLA SENTA (LOTTO 5) - (CUP: H41B21000000007 -  
CIG: 900482048A).  
PROGETTO DEFINITIVO

oggetto

COMPATIBILITA' URBANISTICA



CCOPROGETTI

AZIENDA CON SISTEMA QUALITA' CERTIFICATO  
NORMA UNI-EN-ISO 9001:2008  
CERT. SGS ITALIA s.r.l. N°TTC9/0043

responsabile di progetto

PROGETTAZIONE GENERALE  
E COORDINAMENTO

ing. Lino Pollastri  
ing. Giuseppe Ligammari

gruppo di progettazione

VIABILITA' E CICLABILITA'  
ing. Giuseppe Ligammari  
arch. Maria Elisa Pedicini

OPERE STRUTTURALI  
ing. Matteo Bordugo  
ing. Tiberio Altinier

INFRASTRUTTURE E RETI  
ing. Giuseppe Ligammari

SICUREZZA  
arch. Pier Nicola Carnier

URBANISTICA E AMBIENTE  
dot. urb. Lisa De Gasper  
arch. Massimo Fadel

ambito progettuale

URBANISTICA E AMBIENTE  
ing. Lino Pollastri

Cooprogetti S.c.r.l.

- ingegneria
- urbanistica
- ambiente
- architettura
- ricerca

Sede

Via Montereale n.10/C  
33170 Pordenone

Telefono 0434-21085

Telefax 0434-520336

E-mail info@coprogetti.it

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



collaborazione e aspetti specialistici

| data progetto | rev. | data       | motivo             | riferimenti  |
|---------------|------|------------|--------------------|--------------|
| Aprile 2022   | 1    | 08/07/2022 | nuove indicazioni  | redatto -    |
|               | 2    | 27/07/2022 | adeguamento prezzi | control. FLC |
|               |      |            |                    | archivio -   |



## PREMESSA

La presente relazione accompagna il Progetto Definitivo per la realizzazione dei tratti di pista ciclabile in Via alla Ferrovia (lotto n° 1) e del nuovo tratto ciclabile in via San Rocco, via Villa Scura, via A. De Pellegrini e via Della Senta (lotto n° 5) all'interno del comune di Porcia (PN), progetto con cui l'Amministrazione intende materializzare il collegamento tra i percorsi presenti, nonché mettere in sicurezza l'utenza debole della strada.

Il progetto prevede, in sostanza, la realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile bidirezionale ricavata ai margini della sede stradale, prevista, ai sensi del D.M. 557 del 30/11/1999, a doppio senso di marcia su sede propria separata dalla carreggiata stradale mediante delle cordonate.

Il presente studio intende riportare tutte le analisi e le verifiche necessarie a valutare la compatibilità urbanistica della proposta rispetto alle previsioni degli strumenti vigenti, come previsto dalle norme cogenti.

## 1. INQUADRAMENTO E STATO DEI LUOGHI

L'intervento ricade all'interno del territorio comunale di **Porcia (PN)**, individuato nella pianura friulana proprio sulla linea delle risorgive e comprendente le località di Palse, Pieve, Rondover, Rorai Piccolo, Sant'Antonio, Spinazzedo e Talponedo.

Comune noto per la sua storia, i cui segni sono ad oggi ancora visibili, Porcia nasce nel 1214 come entità politico - giurisdizionale, ovvero feudo e dimora permanente della nobile famiglia dei Porcia che governò queste terre per otto secoli, coinvolgendole anche nelle lotte endemiche che interessarono il Patriarcato di Aquileia, fino alla sottomissione alla Repubblica di Venezia nel 1418. Dopo la caduta di Venezia, Porcia si trovò coinvolta nelle guerre napoleoniche e fu uno dei centri in cui si sviluppò una grossa battaglia, che nel 1809 vide contrapporsi francesi ed austriaci (battaglia dei Camolli). Tornata austriaca, si congiunse all'Italia nel 1866.

Alla dominazione dei Conti di Porcia si fa risalire la costruzione del Castello omonimo, il cui primo nucleo fu costruito a partire dal X-XI secolo, attorno al quale si sviluppò il nucleo urbano originario, che tra le placide acque del Rio Bujon, i salici piangenti e le antiche mura del castello, è tuttora capace di incantare chiunque.

A proteggere e mettere in risalto le architetture, ritroviamo infatti un invidiabile patrimonio naturalistico, formato da laghetti, sorgenti e corsi d'acqua in cui si specchiano gli edifici. Proprio in pieno centro storico, sotto le mura del castello, ci si può specchiare in un incantevole laghetto popolato da numerosi uccelli d'acqua, anatre e germani reali, nella cornice di un parco cittadino davvero unico.

Del resto caratteristica peculiare del territorio è la ricchezza di acque superficiali, elemento identitario di Porcia. I principali sistemi deposizionali fluviali sono ben distinguibili tra di loro; con riferimento specifico al sistema del Cellina e del Meduna limitatamente alle loro porzioni distali e a quello deposizionale del Tagliamento. Esso si distingue per la sua notevole estensione, il basso gradiente topografico che lo caratterizza nella bassa pianura e la selezione granulometrica dei sedimenti che da ghiaie passano a sabbie, limi e argille nelle porzioni distali.

Nel corso dei secoli, il territorio comunale è passato da una struttura basata su un'economia prevalentemente agricola ad un importante centro industriale, fisicamente collocato nella porzione settentrionale del territorio comunale e ospite, al suo interno, del più grosso degli stabilimenti della Zanussi e di numerose altre aziende industriali di medie e piccole dimensioni che hanno, di contro, condizionato l'urbanizzazione diffusa con conseguente massiccio incremento della popolazione.

### 2.1 UBICAZIONE DEI LOTTI OGGETTO DI INTERVENTO

La realizzazione dei tratti di pista ciclabile in oggetto interessa le seguenti strade: via alla Ferrovia (lotto n° 1), via San Rocco, via Villa Scura, via A. De Pellegrini e via Della Senta (lotto n° 5), individuate nell'area urbana a carattere

prevalentemente residenziale ubicata a nord ovest del centro urbano e a sud della linea ferroviaria e della Strada Statale SS13 "Pontebbana" e più precisamente tra l'area industriale e il centro urbano, in stretta prossimità del centro storico.

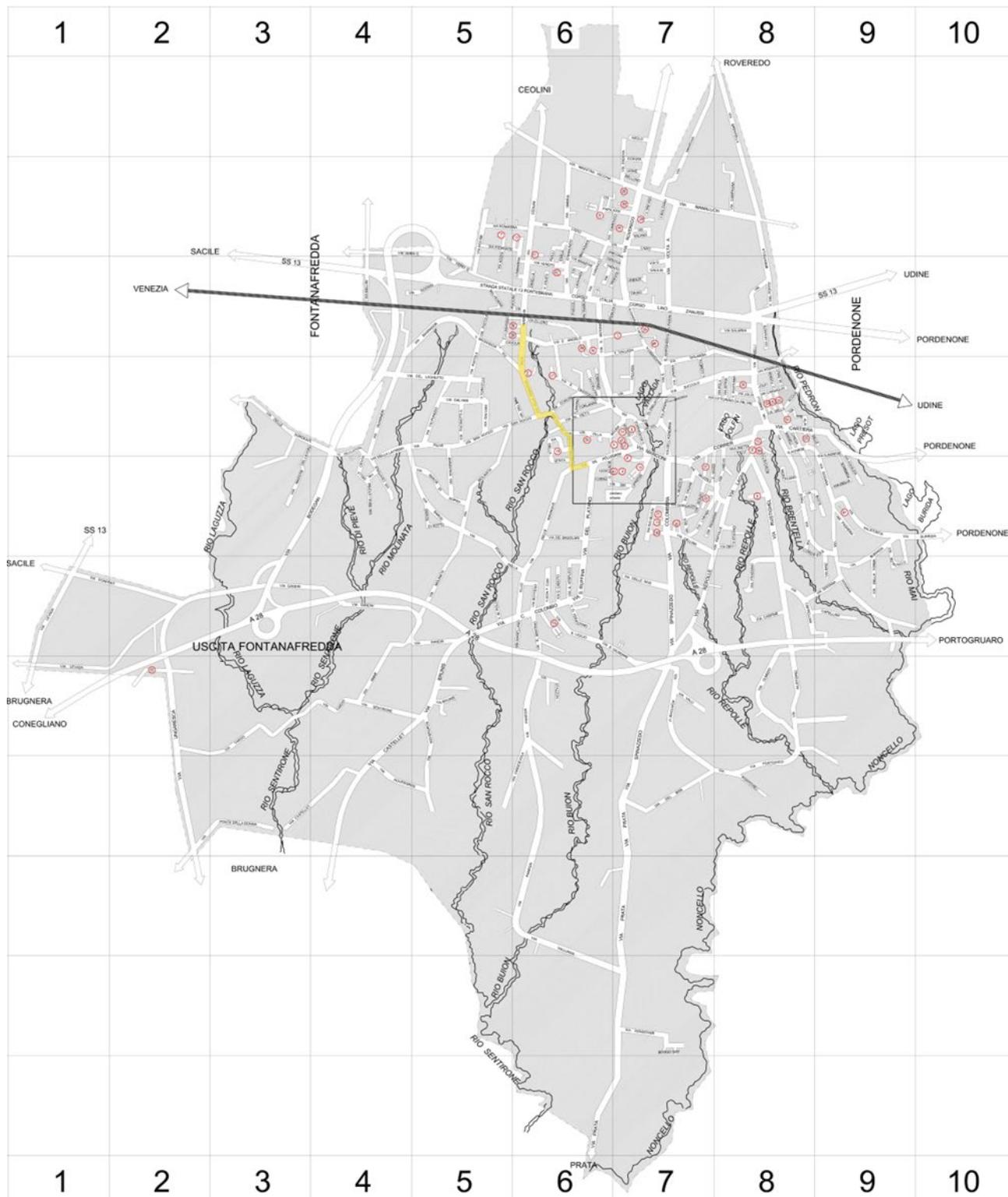
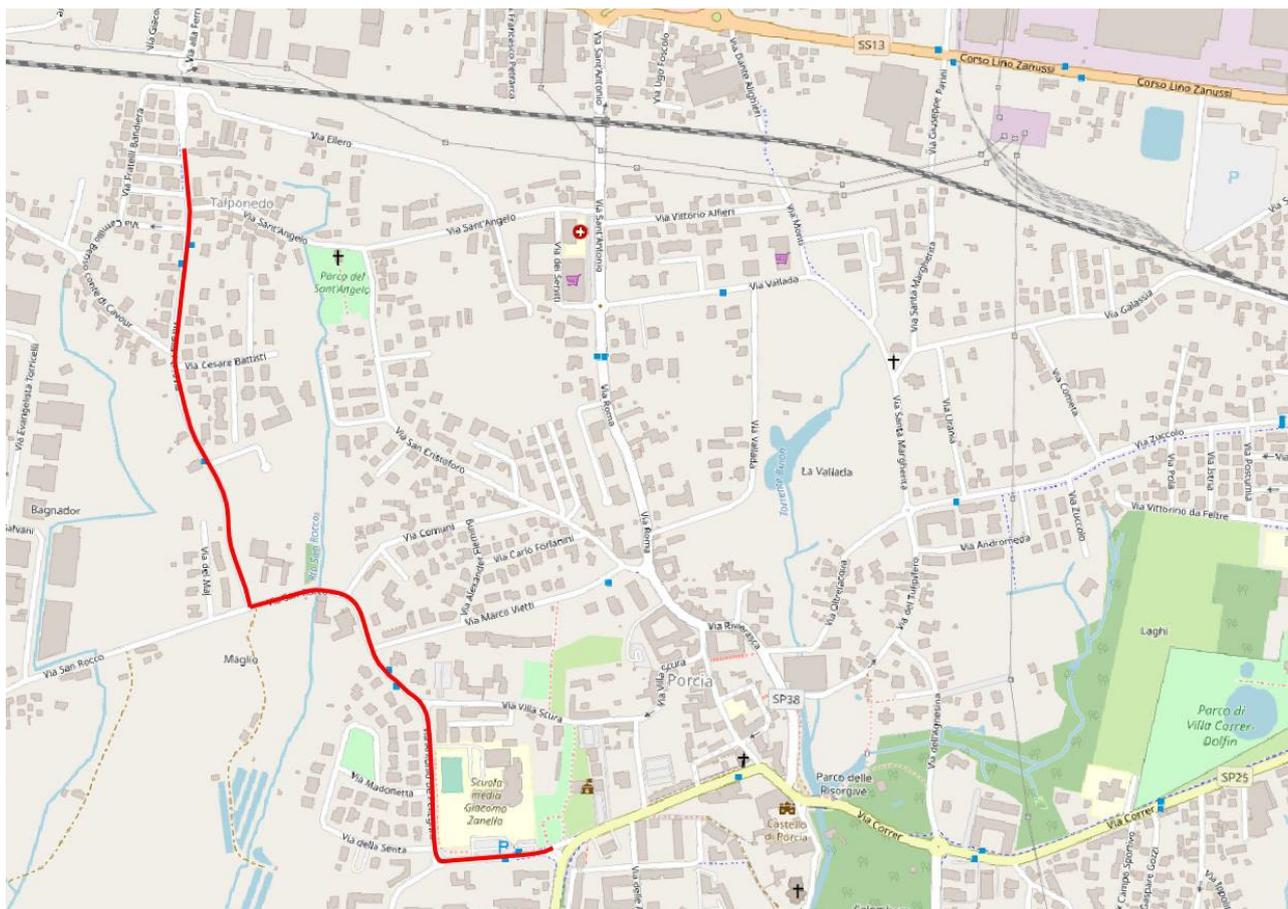


Figura 1 - Individuazione del tracciato (in giallo) sullo Stradario di Porcia<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Fonte: <https://www.comune.porcia.pn.it/>; i cerchi rossi si riferiscono ai toponimi delle strade secondarie, non riportate in quanto irrilevanti ai fini della valutazione in oggetto.



**Figura 2 - Inquadramento generale su OpenStreetMap (in rosso il tracciato dell'intervento)**

L'asse stradale complessivamente interessato dal progetto ha una lunghezza totale di circa 1.300 m e riguarda strade con nastro asfaltato di larghezza variabile tra i 9.80 m di Via A. De Pellegrini e gli 11.00 m della parte finale di Via San Rocco. In alcuni tratti, lateralmente alla carreggiata, sono presenti fossi ad altezza variabile parzialmente tombinati per garantire l'accessibilità alle abitazioni prospicienti la strada.

La carreggiata, intesa come spazio tra le murature di confine delle abitazioni prospicienti sulla viabilità, presenta una larghezza variabile. Gli incroci a raso interessati dagli interventi sono realizzati con sistemazioni a T secondo le configurazioni riportate nelle tavole di rilievo.

Il progetto è articolato in due lotti:

- lotto n° 1, sviluppato lungo Via alla Ferrovia, congiungente la stazione ferroviaria e via San Rocco;
- lotto n° 5, interessato dall'introduzione di una nuova pista ciclabile che dall'incrocio tra Via alla Ferrovia e via San Rocco, procede in direzione sud-est lungo via Villa Scura, via A. De Pellegrini e via Della Senta.

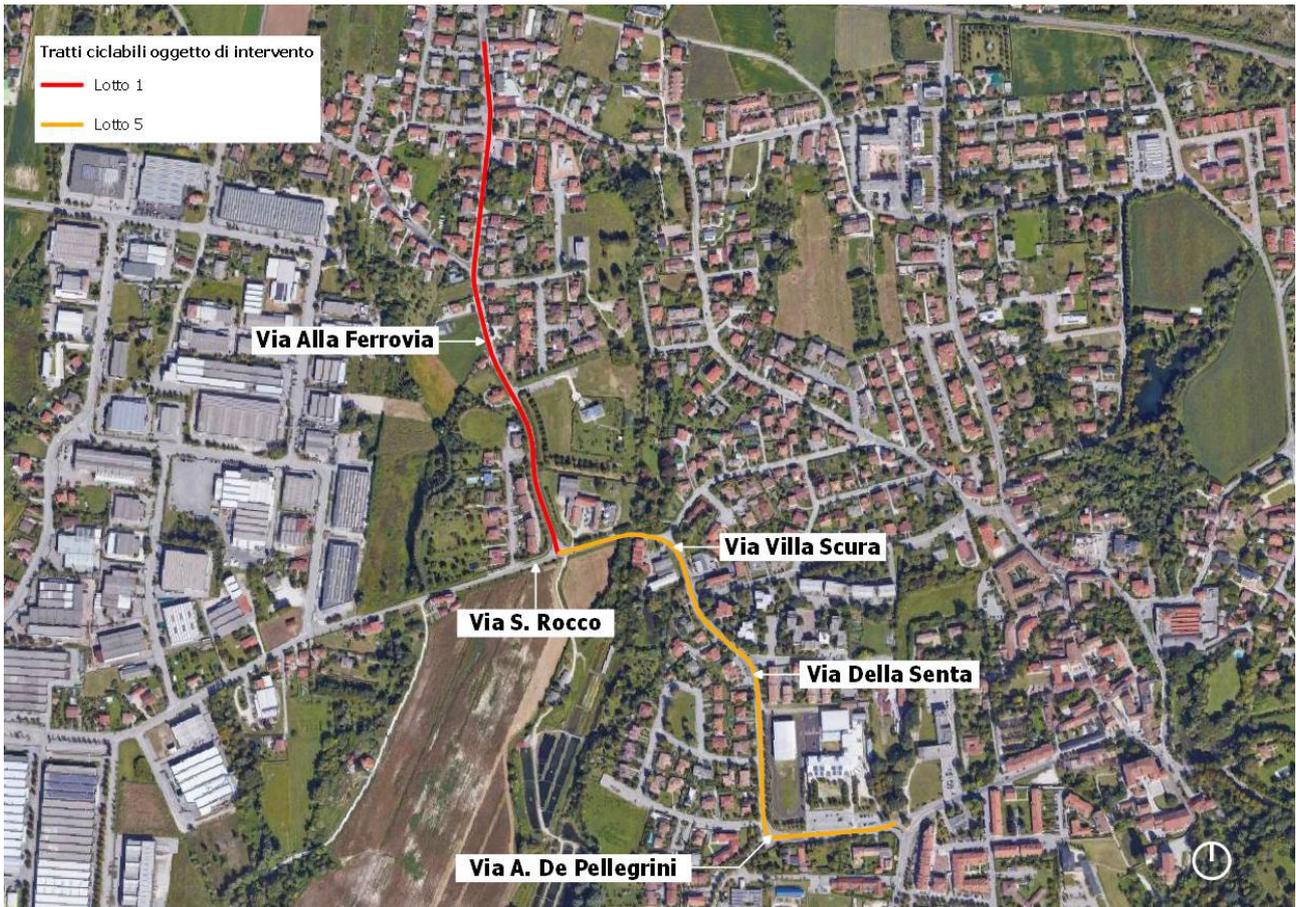


Figura 3 - Inquadramento territoriale su ortofoto

## 2.2 RIFERIMENTI FOTOGRAFICI



Via alla Ferrovia – lotto 1



Via alla Ferrovia – lotto 1



*Via alla Ferrovia – lotto 1*



*Via alla Ferrovia – lotto 1*



*Via alla Ferrovia – lotto 1*



*Via alla Ferrovia – lotto 1*

## 2. ASPETTI PROGETTUALI<sup>2</sup>

Come da introduzione, la relazione in oggetto accompagna il progetto definitivo relativo alla realizzazione dei tratti di pista ciclabile in via Alla Ferrovia e del nuovo tratto ciclabile in via San Rocco, via Villa Scura, via A. Pellegrini e via della Senta, commissionati dall'Amministrazione comunale con l'obiettivo di materializzare il collegamento tra i percorsi presenti, nonché mettere in sicurezza l'utenza debole della strada.

Il progetto è stato dunque diretto al fine di ottenere una maggior transitabilità e lo sviluppo, in sicurezza, di forme di mobilità alternative, sia per gli utenti ordinari (cittadini) sia per i turisti.

### 3.1 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le fonti normative di riferimento per la progettazione stradale sono rappresentata dalle:

- “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade” del Ministero dei Lavori Pubblici, approvate con D.M. n° 5 del 5 Novembre 2001;
- “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali” del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, approvate con D.M. del 19 Aprile 2006;
- D.L. 30/04/1992 n. 285 e successive modifiche e integrazioni – Codice della Strada.
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495 e successive modifiche e integrazioni – Regolamento esecuzione e di attuazione del Codice della Strada – Roma;
- “Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale” D.Min.infr.Trasp. del 21/06/2004 e s.m.i.;
- Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale (2001) – “Studio a carattere prenormativo – Rapporto di sintesi – Norme sulle caratteristiche funzionali e geometriche delle intersezioni stradali”, 10/09/2001 – Roma;
- Linee Guida per la progettazione delle rotatorie sulle strade in gestione a Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A.

La normativa italiana, ha recepito da anni il concetto di LDS (Livello di Servizio), ossia l'indice di qualità della circolazione. Assieme alla domanda di trasporto, individuata dal volume di traffico, dalla sua composizione e dalla velocità media di deflusso si determina la sezione stradale e l'intervallo di velocità di progetto.

Le fonti di riferimento per la progettazione impiantistica sono:

- D.M. 22 gennaio 2008 n.37 – “Regolamento concernente l'attuazione dell'articolo 11-quaterdecies, comma 13, lettera a) della legge n.248 del 2 dicembre 2005, recante riordino delle disposizioni in materia di attività di installazione degli impianti all'interno degli edifici”;
- L.R. 18 giugno 2007 – n°15 “Misure urgenti in tema di contenimento dell'inquinamento luminoso, per il risparmio energetico nelle illuminazioni per esterno e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici”;
- CEI 64-8 VI<sup>a</sup> edizione “Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua”;

---

<sup>2</sup> Per maggiori dettagli fare riferimento agli elaborati di progetto e alla Relazione tecnica.

- CEI 17-13 “Apparecchiature costruite in fabbrica -ACF- (Quadri elettrici) per tensioni non superiori a 1000 V in corrente alternata e 1200 V in corrente continua”;
- CEI 11-17 “Impianti di produzione, trasporto e distribuzione di energia elettrica. Linee in cavo”;
- UNI 10819 “Impianti di illuminazione esterna - Requisiti per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso”;
- UNI EN 13201-2/2004: “Illuminazione stradale – Parte 2: Requisiti prestazionali”;
- UNI 11248 – Illuminazione stradale: selezione delle categorie illuminotecniche.

Le fonti di riferimento per la progettazione idraulica-idrologica sono rappresentate da:

- D.M. LL.PP. 23/2/1971: “Norme tecniche per gli attraversamenti e per i parallelismi di condotte e canali convoglianti liquidi e gas con ferrovie e altre linee di trasporto”;
- Circolare ministeriale LL.PP. n° 11633/74: “Istruzioni per la progettazione delle fognature e degli impianti di trattamento delle acque di rifiuto”;
- Legge 10/5/1976 n° 319: “Norme per la tutela delle acque dall'inquinamento”;
- Delibera C.I. 4/2/1977 – Allegato 4: “Norme tecniche generali per la regolamentazione dell'installazione e dell'esercizio degli impianti di fognatura e depurazione”;
- D.M. LL. PP. 12/12/1985: “Norme tecniche relative alle tubazioni”;
- UNI EN 858-1-2 “Impianti di separazione per liquidi leggeri (per esempio benzina e petrolio)”.

L'intervento di progetto è, inoltre, conforme alle direttive definite nel documento denominato “Biciplan - Linee Guida” approvato con Decreto n°2950/TERINF del 02/07/2019 dalla Regione Friuli Venezia Giulia.

## 2.2 SOLUZIONE PROGETTUALE

Il progetto prevede la realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile bidirezionale ricavata ai margini della sede stradale, separata dalla carreggiata stradale mediante spartitraffico, ottenuti come allargamenti della sede stradale su fasce tra il nastro asfaltato e recinzioni private, e/o tramite tombamenti di alcuni fossi di guardia posti a lato della sede stradale.

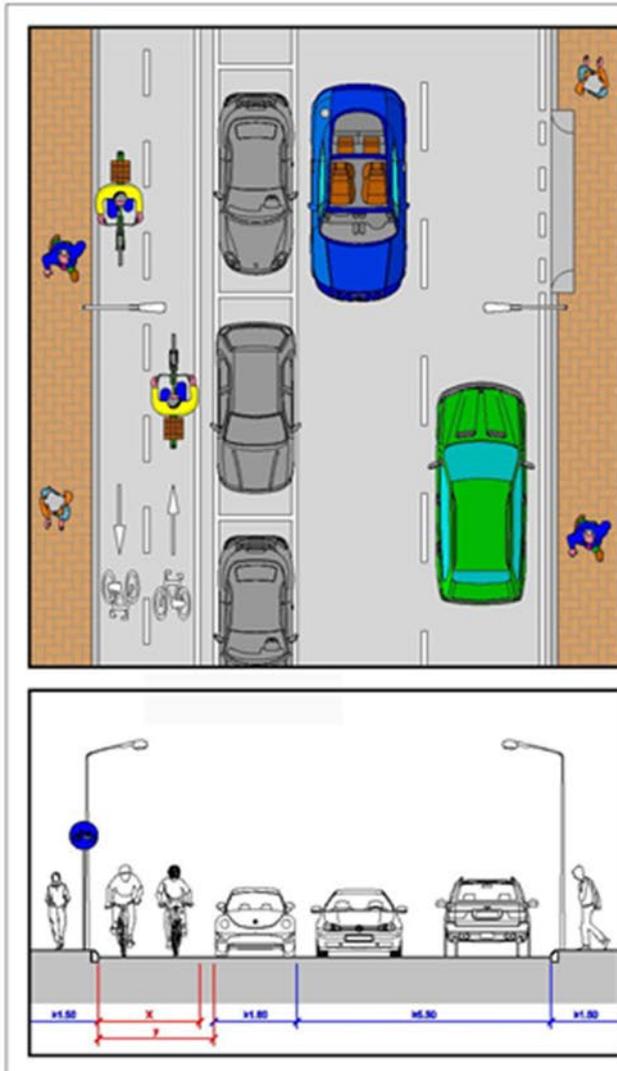
La sezione trasversale di progetto prevede quindi di assimilare il nastro bitumato ad una Categoria E – Urbane di quartiere ai sensi del D.M. 05/11/2001 con corsie pari a 3.00m e banchina ridotta a 0.25m; su un lato del nastro asfaltato è realizzato il percorso ciclabile bidirezionale.

Per la maggior parte dell'intervento il percorso è su sede propria con larghezza pari a 2.60 m e separato dalla sede stradale mediante una doppia cordonata di larghezza totale pari a 0.50 m. La pavimentazione prevista è in conglomerato bituminoso semiaperto “Binder” con finitura in asfalto di colore nero. Localmente, e per un tratto di breve estensione, il percorso ha una larghezza ridotta a 2.00 m sempre su sede propria.

Trattandosi di strade riconducibili alla categoria B (Rete secondaria), le dimensioni della larghezza della pista ciclabile bidirezionale e relativa cordonatura fanno riferimento alle schede n.5 e 10 del documento sopra citato, di cui si allegano gli estratti:

# CORSIA CICLABILE BIDIREZIONALE

## TIPO DI SEPARAZIONE: SOSTA - Rif. CAP. 4.3.1



**Pista ciclabile bidirezionale ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare attraverso l'inserimento di stalli di sosta.**

**Grado di permeabilità medio. E' consigliata la realizzazione su strade di quartiere o interzonali.**



| Dimensionamento del percorso ciclabile |                      |                      |   |
|--|----------------------|----------------------|---|
| categoria                              | larghezza corsia (d) | larghezza totale (D) | note  |
| <b>A</b><br>Rile principale            | 285                  | 335                  | ostacoli fissi discontinui come la segnaletica verticale o l'illuminazione devono essere posti a non meno di 30cm dal margine della pista |
| <b>B</b><br>Rile secondaria            | 235                  | 285                  |   |

| Segnaletica verticale |                  |
|-----------------------|------------------|
| fig. 80 art. 122      | fig. 91 art. 122 |
|                       |                  |

| Costo del percorso ciclabile |                    |
|------------------------------|--------------------|
| costo al metro               | costo al kilometro |
| 50,00 €                      | 50.000,00 €        |

**Riferimenti normativi**  
**Pavimentazione**

DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a  
Preferibilmente in asfalto di colore nero  
Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare

**Segnaletica**

Pittogramma della bici di colore bianco (fig. Il 427/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50cm, stelo 6x50cm)

**Note**

Il margine di sicurezza per l'apertura delle portiere, di larghezza pari a 0,50m, può essere realizzato con semplice striscia continua (come in figura), oppure con zebra  
Per la linea di mezzera, si suggerisce un tratto di 1 metro con intervalli di 2 metri, mentre è resa continua nei tratti in cui evitare il sorpasso. Lo spessore può essere ridotto a 10 cm.

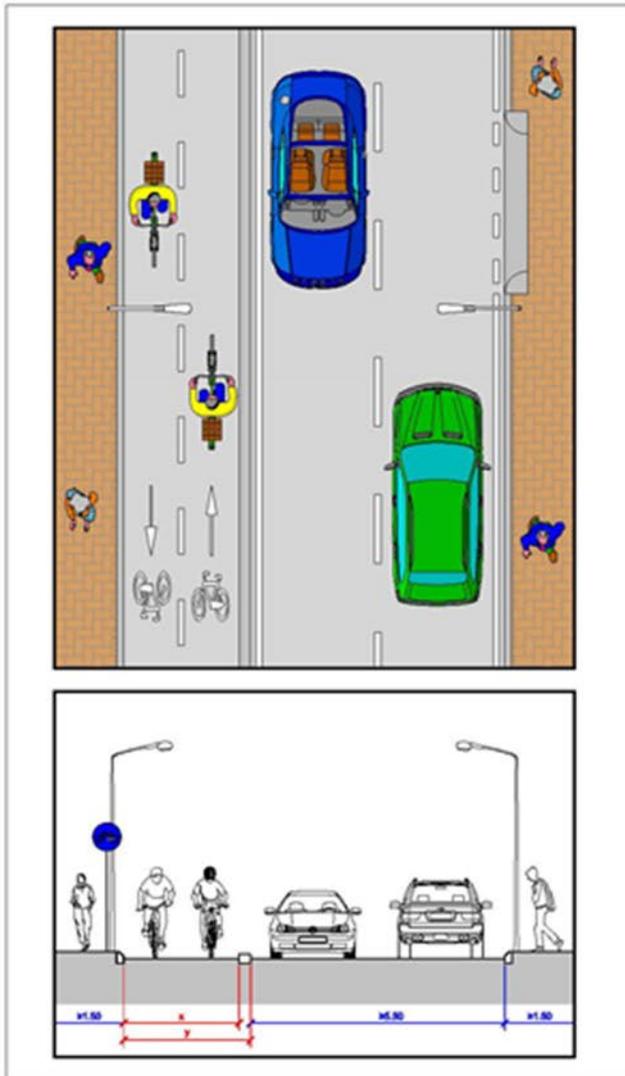
Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative

**SCHEDA 5**

Linee guida per la redazione dei Biciplan - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

## PISTA CICLABILE BIDIREZIONALE

### TIPO DI SEPARAZIONE: CORDONATURA - Rif. DM 557/99



**Pista ciclabile bidirezionale ricavata direttamente sulla carreggiata e separata dal traffico veicolare da cordoli in granito o cls.**

Grado di permeabilità **basso**.

E' consigliata la realizzazione su strade di **quartiere** o **interquartiere**.



| Dimensionamento del percorso ciclabile |                      |                      |  |
|--|----------------------|----------------------|--|
| categoria                              | larghezza corsia (d) | larghezza totale (D) | ingombro corsia per il traffico veicolare (distanza) |
| <b>A</b><br>Rile principale            | 300                  | 350                  | -20  |
| <b>B</b><br>Rile secondaria            | 260                  | 310                  | -20  |

| Segnaletica verticale |                  |
|-----------------------|------------------|
| fig. 80 art. 122      | fig. 81 art. 122 |
|                       |                  |

| Costo del percorso ciclabile |                     |
|------------------------------|---------------------|
| costo al metro               | costo al chilometro |
| 100,00 €                     | 100.000,00 €        |

**Riferimenti normativi**  
**Pavimentazione**  
**Segnaletica**  
**Note**

DM 557/99 Articolo 4 Comma 1a  
 Preferibilmente in asfalto di colore nero  
 Colore rosso nei punti di maggior conflitto con il traffico veicolare  
 Pittogramma della bici di colore bianco (fig. Il 427/b) e freccia di direzione di colore bianco (dimensioni indicative freccia 20x50cm, stelo 6x50cm)  
 La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50m (DM 557/99 art.7 c.4)  
 L'uso di cordoli ribassati sul lato interno alla pista consente di aumentare la larghezza efficace della pista.

Schede di guida alla progettazione secondo le principali tipologie realizzative **SCHEDA 10**

Linee guida per la redazione del Biciplan - Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia

**Via Alla Ferrovia (LOTTO 1):** per la maggior parte di questo tratto, la pista ciclabile è ricavata sul lato sinistro della carreggiata in direzione sud in adiacenza al confine delle proprietà private. La pista ciclabile ha una larghezza pari a 2.60 m, separata dalla sede stradale mediante una doppia cordonata di larghezza totale pari a 0.50 m. Le corsie hanno una larghezza di 3.00 m ciascuna con relativa banchina da 0.25 m.

In corrispondenza dell'incrocio tra Via S. Angelo e Via Alla Ferrovia, la pista ciclabile riprende il suo percorso ricollegandosi a nord con quella esistente. È previsto un primo attraversamento ciclabile in corrispondenza di Via Cavour ed un secondo attraversamento ciclo-pedonale all'intersezione tra Via Alla Ferrovia e Via Silvio Pellico, e in Via alla Ferrovia. Dal primo attraversamento descritto e per un breve tratto, la pista ciclabile ha una larghezza ridotta pari a 2.00 m, sempre su sede propria, ed è realizzata in corrispondenza del marciapiede esistente.

A sud di Via Alla Ferrovia in prossimità dell'incrocio con Via San Rocco, è previsto il tombamento di due fossi tramite collettori in c.a. delle dimensioni adeguate e in continuità con quelli esistenti.

Infine, in questo tratto è previsto lo spostamento di un segnale stradale presente all'incrocio con Via Cavour e la parziale demolizione di alcuni marciapiedi esistenti come indicato nelle tavole grafiche.

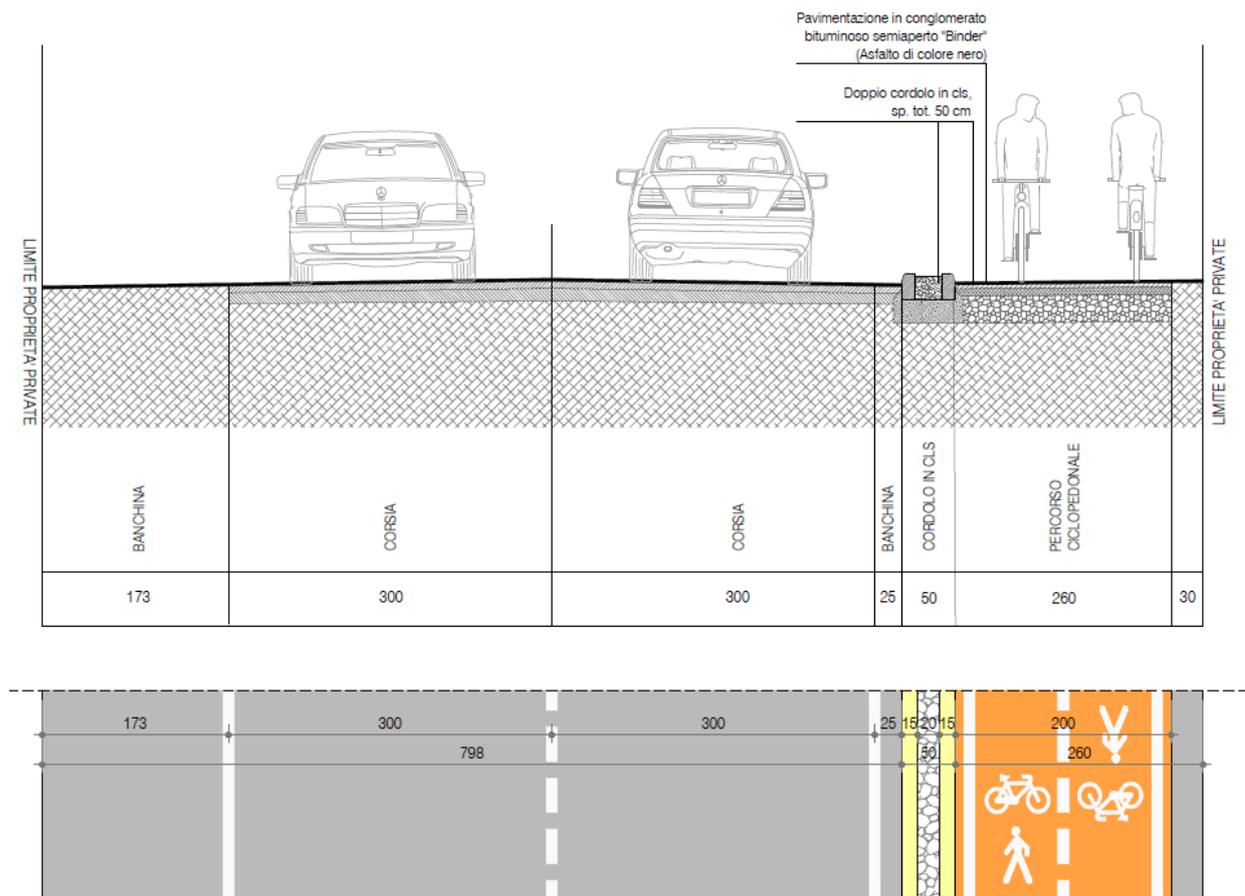


Figura 4 - Sezione tipologica 1, Via alla Ferrovia

**Tratto Via San Rocco – via Villa Scura - via A. De Pellegrini e via Della Senta (LOTTO5):** il tratto di pista ciclabile in questione inizia a circa 30 m dall'incrocio tra Via Alla ferrovia e Via San Rocco per poi proseguire sul lato sinistro della carreggiata in direzione est in adiacenza al confine delle proprietà private o dei percorsi pedonali esistenti.

Nel tratto iniziale di Via San Rocco, la pista ciclabile ha una larghezza pari a 2.60 m, separata dalla sede stradale mediante una doppia cordona di larghezza totale pari a 0.50 m. Le corsie hanno una larghezza di 3.00 m ciascuna con relativa banchina da 0.25 m.

In questo tratto è previsto il tombamento di un fosso laterale alla viabilità con collettori in c.a. delle dimensioni adeguate ed in continuità con quelli esistenti.

Sempre in questo tratto iniziale, in prossimità dell'incrocio con Via Comuni, è prevista la realizzazione di un nuovo ponte di attraversamento del Rio San Rocco. Il nuovo manufatto sarà realizzato con impalcato in carpenteria metallica in acciaio con luce pari a 15m, che poggerà su due spalle e relativa fondazione in cls da realizzarsi mediante micropali. Il nuovo manufatto sarà costruito in distacco dal ponte stradale esistente di almeno 50 cm.

Dopo l'incrocio tra Via San Rocco e Via Comuni, la pista ciclabile prosegue a sud sul lato sinistro della carreggiata con una larghezza pari a 2.00 m fino all'incrocio con Via De Pellegrini. In prossimità di quest'ultimo incrocio è previsto un attraversamento ciclabile e il proseguimento della pista con larghezza sempre pari a 2.00 m, su sede propria e la riorganizzazione dell'incrocio mediante la realizzazione di aiuole spartitraffico.

Infine, in questo tratto sono previsti la demolizione dei marciapiedi esistenti, lo spostamento di lampioni e di alcuni segnali stradali ed il riporto per la formazione di una nuova scarpata nel breve tratto di pista ciclabile compreso tra il nuovo ponte e l'incrocio con Via Comuni, così come indicato nelle tavole grafiche allegate.

**Tratto Via A. De Pellegrini – Via della Senta:** a circa 45.00 m dall'incrocio con Via Villa Scura è previsto un attraversamento ciclabile. Da questo punto in poi la pista ciclabile ha sede propria sul lato destro della carreggiata in direzione sud.

Sul tratto fronte pattinodromo, la pista ciclabile ha una larghezza pari a 2.35 m, separata dalla sede stradale mediante doppia striscia continua di larghezza totale pari a 0.50 m e da una fila di parcheggi. Le corsie hanno una larghezza di 3.00 m ciascuna con relativa banchina da almeno 0.25 m. I parcheggi esistenti presenti a lato della carreggiata, attualmente realizzati a spina di pesce, sono ridistribuiti con un orientamento verticale per permettere la realizzazione della nuova pista ciclabile a confine con l'aiuola verde esistente. Tale tratto di pista in progetto prosegue, oltre la rotatoria di Via A. De Pellegrini fino alla fine dell'aiuola esistente, con una larghezza pari a 2.60 m.

SEZIONE TIPO 4 (LOTTO 5) | Via A. De Pellegrini  
Scala 1:50

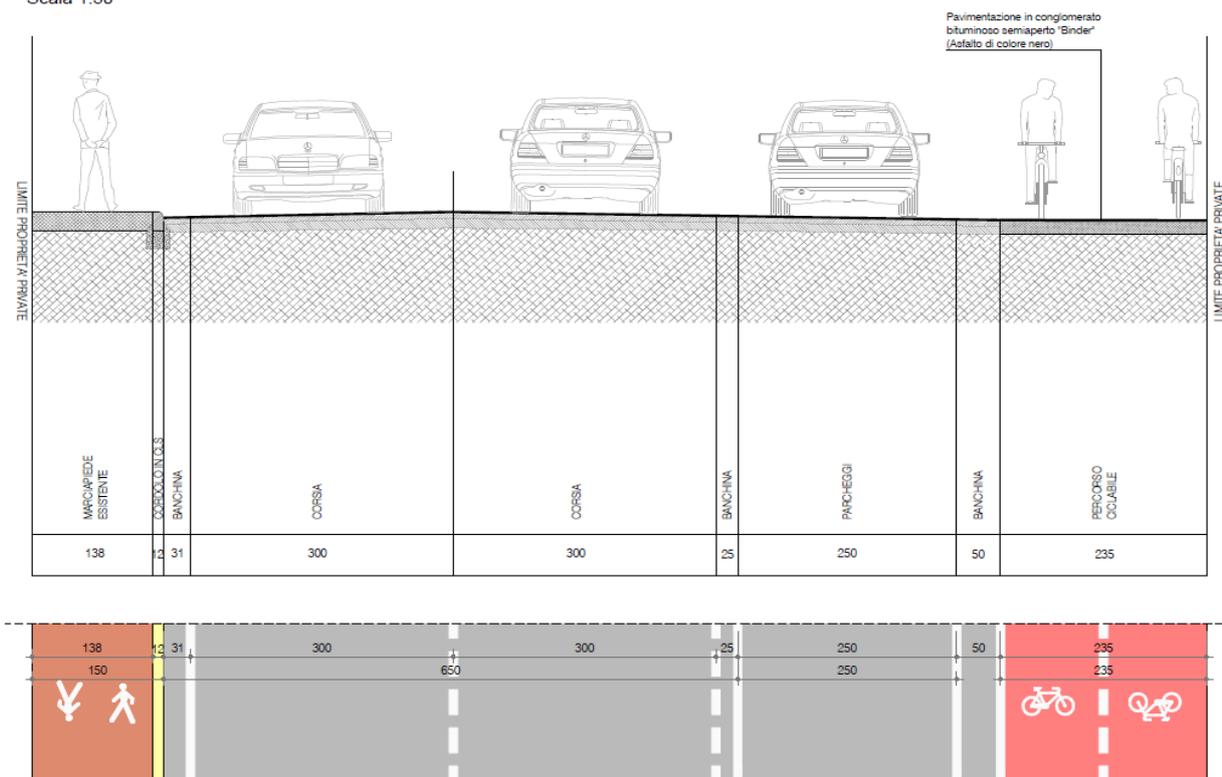


Figura 5 - Sezione tipologica 3, Via A. De Pellegrini

**Previsione pista ciclabile fronte scuole:** la pista potrà proseguire lungo Via A. De Pellegrini, di fronte al parcheggio dedicato alle scuole, al fine di ricongiungersi con il tratto di pista ciclabile esistente che conduce attualmente al Municipio. La pista ciclabile avrà una larghezza pari a 2.60 m, separata dalla sede stradale mediante una doppia cordonata di larghezza totale pari a 0.50 m, previa demolizione del marciapiede esistente.

**2.3 CONSIDERAZIONI IDRAULICHE**

Per la realizzazione del percorso ciclabile è necessario procedere al tombamento di alcuni fossi a servizio della sede stradale. Si prevede quindi la fornitura e posa in opera di tubazioni in c.a. o di elementi scatolari in c.a. dimensionati a seguito delle verifiche idrauliche che verranno sviluppate nelle successive fasi progettuali.

Le acque di piattaforma (sia per la sede stradale che per il nuovo percorso ciclabile) verranno recapitate nei collettori di cui sopra mediante un sistema di caditoie e pozzetti.

Il tombamento interessa alcuni fossi esistenti per le seguenti lunghezza:

Tratto di Via Alla Ferrovia (LOTTO 1): lunghezza totale pari a 110 circa. m e lunghezza totale pari a 94 c.a. m

Tratto di Via San Rocco (LOTTO 5): lunghezza totale pari a 50 circa. m e lunghezza totale pari a 20 c.a. m.

Si rimanda agli allegati grafici per l'individuazione planimetrica dei tratti tombati.

**2.4 GESTIONE DELLE MATERIE**

La tipologia degli interventi di progetto comporterà essenzialmente la sola movimentazione delle terre per eseguire gli scavi necessari alla posa degli allacciamenti alla fognatura esistente e la realizzazione del sedime della nuova pista ciclabile. In particolare il materiale proveniente dagli scavi verrà in parte reimpiegato nell'ambito dei lavori di costruzione e riutilizzato in sito. Tale materiale – se non contaminato - è quindi escluso dalla normativa sui rifiuti e dalla gestione come sottoprodotto. La parte eccedente verrà invece smaltita in discarica previa analisi a carico dell'appaltatore.

#### 4. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO SOVRACOMUNALE

Le verifiche di compatibilità con la pianificazione e programmazione vigente consentono di stabilire il livello di coerenza con quanto previsto dagli strumenti di programmazione e pianificazione esistenti sia di livello sovraordinato sia di livello locale riguardanti l'area di progetto.

Per ciò che attiene la pianificazione di livello sovracomunale sono stati considerati:

- il Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG - FVG) e il Piano di Governo del Territorio (PGT – FVG) della Regione Friuli Venezia - Giulia, al fine di verificare la coerenza del progetto ad oggetto con le disposizioni regionali previste alla scala vasta;
- il Piano Paesaggistico Regionale (PPR – FVG) della Regione Friuli Venezia – Giulia, principale riferimento normativo per la ricognizione e verifica di compatibilità con la situazione vincolistica presente e le disposizioni in materia di paesaggio;

Per ciò che attiene la pianificazione di livello locale sono stati considerati:

- il Piano Urbanistico Generale Comunale (PRGC) del Comune di Porcia;
- il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Porcia.

Considerata la tipologia dell'intervento, nonché la scala dello stesso gli strumenti della pianificazione locale e di settore (PGTU<sup>3</sup>) hanno rappresentato il principale punto di riferimento per la valutazione ad oggetto.

Per la coerenza con le disposizioni dettate dalla normativa di settore idraulica e idrogeologica, considerate le opere previste e la fase progettuale, si rimanda alle analisi e agli studi specifici riportati negli elaborati tecnici.

##### 4.1 PIANO URBANISTICO REGIONALE DELLA REGIONE FVG (PURG - FVG)

In vigore dal 1978, il PURG rappresenta il vigente sistema organico di disposizioni generali di direttive alle quali attenersi nella redazione dei piani di grado subordinato e lo strumento di programmazione che permette di attuare uno sviluppo organico più controllato del territorio in tutte le sue componenti, indicando gli obiettivi per gli insediamenti edilizi, urbani e rurali, e per le attività industriali, agrarie e terziarie, da esercitarsi sul territorio regionale. Il piano inoltre individua le zone a carattere storico, ambientale e paesistico, fornisce indicazioni circa le opere pubbliche e gli impianti necessari per i servizi di interesse regionale, le aree da riservare a destinazioni speciali, ed infine specifica le priorità sia generali che di settore per il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Per quanto riguarda gli obiettivi più generali del riequilibrio, rientranti a loro volta nel più generale obiettivo di un armonico rapporto tra uomo e ambiente, assume una rilevanza primaria quello di un ragionato uso del suolo regionale. Il suolo, in questa accezione generale di "bene scarso", diventa un bene economico che deve essere usato e speso secondo criteri rigorosamente razionali.

---

<sup>3</sup> Si rammenta che il PGTU recepisce quanto formulato dalle normative e dagli strumenti pianificatori di livello sovraordinato vigenti in materia di mobilità e trasporti e, pertanto, la verifica di coerenza con lo strumento locale permette di appurare ad una scala più consona a quella dell'intervento la compatibilità con le disposizioni, gli obiettivi e le strategie di livello sovraordinato.

Alla luce di ciò il Piano mira alla salvaguardia complessiva del suolo dagli usi oggi irrazionali e scarsamente controllati determinati dallo sviluppo urbano. Accanto ad obiettivi riguardanti il territorio come risorsa “naturale” occorre evidenziare anche quelli relativi alla salvaguardia del patrimonio storico-ambientale, delle preesistenze insediative, del paesaggio e dell'ambiente, cioè del territorio che porta i segni e i valori storico-culturali dell'“antropizzazione”.

La Regione è infatti ricca di questi “valori” che vanno dal tipico paesaggio agrario a quello più pertinentemente di interesse storico o archeologico. La finalità, anche in questo caso, è la conservazione a fini storico-culturali e a al tempo stesso di una diretta fruizione sociale (turismo, tempo libero, svago, ricreazione, formazione scientifico-culturale, ecc.).

Nel campo della difesa del suolo, alle specifiche azioni di sistemazione va affiancata una serie di scelte nella localizzazione e nella costruzione degli insediamenti e delle infrastrutture e nella generale gestione del territorio, che consentano di non produrre altre cause di dissesto.

Non meno importante della tutela delle singole particolarità naturalistiche e paesaggistiche appare quella del contesto territoriale di cui esse fanno parte. Questa tutela avverrà principalmente:

- destinando sia a funzioni d'ordine ricreativo e culturale, sia alla costituzione di “riserve di territorio” finalizzate ad un più generale equilibrio idrogeologico, ambientale e produttivo (particolarmente agricolo e silvo-pastorale) gli ambiti territoriali in cui sono presenti contenuti naturali e paesaggistici di rilievo;
- affidando ai piani subordinati l'individuazione di tutte quelle componenti ambientali delle restanti parti del territorio regionale che consentono loro di assumere funzioni connesse con il tempo libero a scala locale, il ruolo di elementi di identità culturale e sociale per le popolazioni locali, e quello di connettivo fra le altre aree di precipuo valore ambientale e naturalistico.

In merito a quest'ultima considerazione il PURG fornisce una serie di indicazioni di congruenza che devono essere considerate irrinunciabili nei riguardi della pianificazione urbanistica, ma vanno approfondite nelle loro specifiche applicazioni. Si rimanda all'analisi della pianificazione locale per la verifica di compatibilità considerata la scala più consona a quella dell'intervento ad oggetto. Rimane ferma comunque la coerenza del progetto con gli obiettivi e le strategie generali del PURG considerati gli impatti migliorativi che la realizzazione del tratto ciclabile in oggetto avrà sulla mobilità locale e sul sistema territoriale in generale.

#### **4.2 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT - FVG)**

Nella nuova visione dello strumento di governo del territorio regionale, prevista dalla legge e delineata nelle linee guida di cui alla DGR 563/2010, ma in vigore non prima dell'01.01.2015, il PGT si configura prevalentemente come un processo pianificatorio complessivo aperto, che intercetta vocazioni territoriali, raccoglie le istanze di più soggetti territoriali e favorisce la composizione di interessi territorialmente coerenti.

Alla componente strategica del PGT quindi sono attribuite funzioni di coordinamento, di eventuale adattamento dei piani a tutti i livelli (locale e di settore), nonché di verifica di coerenza con la programmazione regionale. Le strategie attengono a scelte territoriali di livello regionale e sono costantemente monitorate per la valutazione della loro efficacia.

Al PGT compete dunque la definizione della cornice territoriale per la pianificazione di settore e gli indirizzi per la pianificazione di area vasta nonché la progettazione delle trasformazioni territoriali individuando i sistemi fisici-funzionali e prestando massima attenzione alle risorse e ai patrimoni in termini di valore e vulnerabilità.

Nel percorso del PGT il Documento Territoriale Strategico Regionale (DTSR) ha il compito di elaborare il quadro strategico regionale per lo sviluppo territoriale sostenibile, sulla base del quale da una parte costruire rapporti ed azioni di cooperazione con le altre realtà regionali, italiane e transfrontaliere, dall'altra indirizzare l'azione di governo e le scelte territoriali della scala locale. Il DTSR contiene pertanto indirizzi per la pianificazione territoriale, sia di area vasta sia locale.

Il documento afferma che l'obiettivo generale a cui mira il PGT è di agevolare e favorire quelle iniziative locali in grado di arricchire il territorio con risorse di qualità, valorizzandone il patrimonio culturale e rendendolo eccellente e competitivo.

Tra le indicazioni dettate dalle Linee Guida, si annoverano quelle per la:

- Sostenibilità ambientale
  - Riduzione dei consumi di risorse, di energia, di suolo e delle spese di "gestione" del territorio, funzionali a mantenere in efficienza opere e infrastrutture, evitando sovradimensionamenti e favorendo l'utilizzo del patrimonio esistente;
  - Attenzione al rapporto tra la struttura insediativa e le sue linee di sviluppo con il sistema delle aree protette, della risorsa paesaggio, dei beni culturali, delle altre emergenze e peculiarità regionali, nella ricerca di condizioni di compatibilità tra sviluppo e conservazione;
- Coesione territoriale
  - Efficacia della rete relazionale e infrastrutturale e dei luoghi di interscambio tra i diversi sistemi di trasporto e della mobilità;
- Salvaguardia del patrimonio ambientale e culturale.

Tra gli obiettivi:

- Miglioramento della qualità della vita e della qualità dell'ambiente;
- Difesa del territorio attraverso la mitigazione del rischio, l'aumento dell'efficienza ecologica e la protezione degli habitat;
- Riduzione del consumo di suolo;
- Pianificazione sostenibile orientata alla valorizzazione delle risorse naturali.

Il PGT incoraggia forme alternative di mobilità già alla scala vasta, ivi inclusa quella ciclabile, come si evince dall'art. 26 "*Indirizzi generali per la disciplina degli ambiti compresi nei piani struttura di area vasta*", che al comma 7 esplicita:

“Con riferimento alla rete di piste ciclabili, attraverso la formazione dei piani struttura di area vasta il PGT persegue l’obiettivo di **favorire l’implementazione della rete di piste ciclabili** della rete ciclovie di interesse regionale (ReCIR), quale modalità di collegamento sostenibile, attraverso la previsione e la realizzazione di ulteriori percorsi ciclabili che promuovano itinerari turistici, paesaggistici, enogastronomici al fine di valorizzare le peculiarità dei singoli territori, secondo i seguenti punti:

a) percorsi ciclabili urbani: collegamento dei centri urbani dei poli di primo livello e di quelli dei poli turistici con i relativi CIMR<sup>4</sup>, se in esso presenti, o con il CIMR più contiguo, attraverso percorsi ciclabili protetti o in alternativa, ove la realizzazione fisica di tali percorsi non sia possibile, individuando aree soggette a restrizioni di velocità lungo tali percorsi;

b) percorsi ciclabili extraurbani: completamento della rete ciclabile esistente in modo tale da connettere tra loro i poli di primo livello e le aree a maggior vocazione turistica attraverso la realizzazione di collegamenti ciclabili di nuova realizzazione o di completamento, percorsi protetti o comunque riservati alle biciclette.”

Al comma 8 aggiunge

“Con riferimento alle aree da destinare a parcheggi di interscambio, in sede di pianificazione territoriale di area vasta i Comuni capoluogo di provincia interessati dagli assi di penetrazione urbana di cui alle Norme di attuazione del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica individuano le aree a ciò destinate, minimizzando l’impatto sulle aree rurali limitrofe, indirizzando al soddisfacimento dei seguenti requisiti:

a) connessione al centro urbano attraverso:

a.1) la rete di trasporto pubblico urbana o extraurbana ma di adeguato livello di servizio rispetto alla domanda effettiva e potenziale;

a.2) un itinerario ciclabile protetto;

b) dotazione di una fermata attrezzata, così come definita dal Piano regionale del trasporto pubblico locale, in corrispondenza di un punto baricentrico o del principale ingresso del parcheggio di interscambio;

c) dotazione di servizi di mobilità alternativa, come bike-sharing e/o scooter-sharing elettrico.”

---

<sup>4</sup> Centro di Interscambio Modale Regionale.

## 5. PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE DELLA REGIONE AUTONOMA DEL FVG (PPR - FVG)

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR - FVG) è, per eccellenza, lo strumento volto alla salvaguardia e alla gestione dell'intero territorio regionale, riconosciuto come struttura territoriale, aspetti e caratteri derivanti dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni.

Il PPR definisce gli indirizzi strategici volti alla tutela, alla valorizzazione, al ripristino e alla creazione di paesaggi al fine di orientare e armonizzare le sue trasformazioni nell'impronta dei principi di sviluppo sostenibile, uso consapevole del territorio, minor consumo di suolo, salvaguardia e promozione dei caratteri distintivi dei valori identitari del paesaggio, anche nell'ottica della competitività economica regionale.

Redatto in conformità alle disposizioni del Codice dei beni culturali e del paesaggio e della Convenzione europea del paesaggio, il PPR è stato approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 25 del 9 maggio 2018 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 19 del 9 maggio 2018, risultando efficace dal 10 maggio 2018.

Il PPR-FVG si compone delle seguenti parti, strettamente connesse agli obiettivi di Piano e rappresentate nello schema denominato "*Struttura del Piano Paesaggistico Regionale*":

- a) statutaria, che reca i contenuti del Codice e tratta degli ambiti di paesaggio di cui all'articolo 135 del Codice, e dei beni paesaggistici di cui all'articolo 134;
- b) strategica, che reca contenuti ulteriori rispetto a quelli previsti dal Codice volti a orientare le trasformazioni del paesaggio sulla base dei valori culturali ed ecologici e a integrare il paesaggio nelle altre politiche. La parte strategica si articola in reti, paesaggi strutturali e linee guida;
- c) gestione, orientata alla definizione degli strumenti di gestione, attuazione e monitoraggio del PPR.

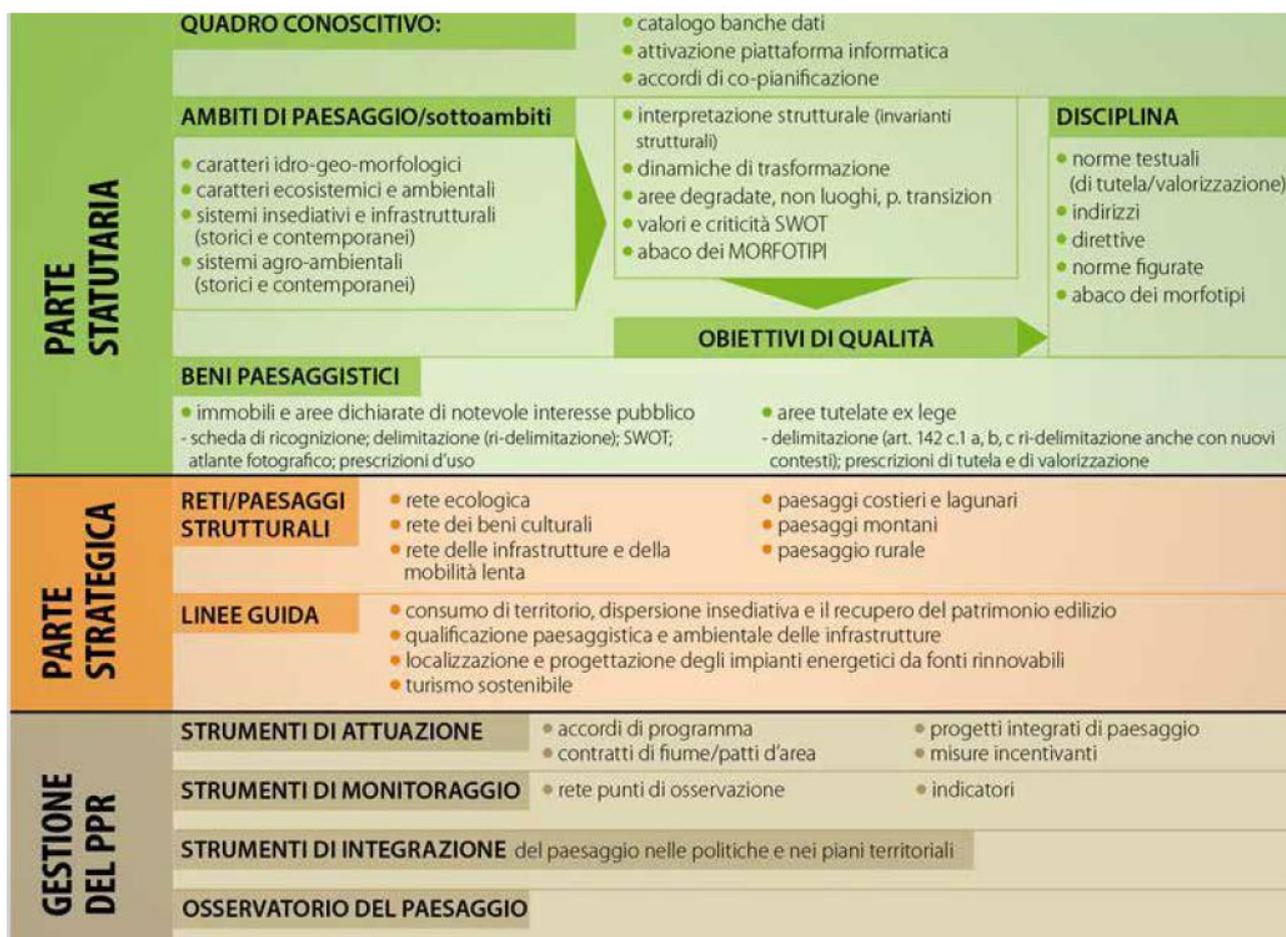


Figura 6 - Schema della struttura del PPR-FVG aderente alla Delibera della Giunta regionale n. 433 del 7 marzo 2014

La **parte statutaria**, con riferimento a principi e finalità definiti dal Codice dei Beni culturali e del paesaggio, il PPR-FVG individua i seguenti obiettivi generali:

- a) *assicurare che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto, salvaguardato, pianificato e gestito in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che lo costituiscono coinvolgendo i soggetti e le popolazioni interessate;*
- b) *conservare gli elementi costitutivi e le morfologie dei beni paesaggistici sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, delle tecniche e dei materiali costruttivi, nonché delle esigenze di ripristino dei valori paesaggistici;*
- c) *riqualificare le aree compromesse o degradate;*
- d) *salvaguardare le caratteristiche paesaggistiche del territorio considerato assicurandone il minor consumo;*
- e) *individuare le linee di sviluppo urbanistico ed edilizio, in funzione della loro compatibilità con i diversi valori paesaggistici riconosciuti e tutelati.*

Gli obiettivi generali sopra citati sono opportunamente declinati per ciascuno dei tre livelli componenti la parte statutaria: “*Quadro conoscitivo*”, “*Ambiti di paesaggio*” e “*Beni paesaggistici*”.

Il **Quadro conoscitivo** è basato sulle banche dati regionali, implementabili dagli apporti di altre amministrazioni pubbliche e degli enti locali; e contiene gli strati informativi elaborati nell’ambito del PPR e funzionali allo sviluppo della parte statutaria e strategica.

Il livello dell’**Ambito di paesaggio** è articolato in una parte descrittiva, una parte di interpretazione strutturale e una parte prescrittiva, quest’ultima declinata in obiettivi di qualità e disciplina d’uso. Il territorio di ogni ambito è descritto attraverso la lettura dei caratteri idro-geomorfologici ed ecosistemici-ambientali e attraverso il riconoscimento dei sistemi insediativi, infrastrutturali e agro-silvopastorali.

Il livello dei **Beni paesaggistici** attiene la cosiddetta “*vestizione*”, ovvero la codificazione della descrizione, interpretazione e disciplina dei beni paesaggistici vincolati ai sensi di specifici provvedimenti di dichiarazione di notevole interesse pubblico (articolo 136 del Codice) o individuati dalla legge (articolo 142 del Codice).

Stando al Codice dei Beni culturali e del Paesaggio il Piano ha facoltà di introdurre una terza categoria di beni paesaggistici. Il PPR-FVG non ha assunto tale ipotesi, ma riconosce e individua gli “*Ulteriori contesti*”, ossia beni e immobili che presentano valori paesaggistici analoghi a quelli dei beni indicati all’articolo 134 del Codice o che rappresentano i “*nodi*” delle reti dei beni culturali e ecologici o categorie di beni significativi per la qualità paesaggistica ed espressivi della valenza identitaria in cui ricadono.

La **parte strategica** elabora il progetto delle tre “*reti*”: *ecologica*, *dei beni culturali* e *della mobilità lenta*, tratta “*paesaggi strutturali*” anche come strumento di integrazione del paesaggio nelle altre politiche e individua le linee-guida da sviluppare. L’articolazione in reti permette di mettere a sistema il complesso mosaico del paesaggio regionale a un livello di scala più ampio, favorendo azioni di più ampio respiro e visione e superando i confini definiti negli Ambiti di Paesaggio.

La **Rete Ecologica** ha come obiettivo primario la conservazione della natura e la salvaguardia della biodiversità inserito in quello più ampio della conservazione, tutela e valorizzazione del paesaggio; l’attenzione viene rivolta a specie animali e vegetali di interesse comunitario o importanti ai fini della conservazione della natura e del mantenimento e miglioramento della biodiversità. La Rete Ecologica Regionale (RER), individuando il sistema delle aree naturali, tutelate e non tutelate, di elevato interesse per l’equilibrio ambientale, rappresenta lo strumento di interfaccia tra il sistema ecologico del territorio regionale e il Piano paesaggistico.

La **Rete dei Beni culturali (RBC)** considera il ricco patrimonio regionale in termini di beni culturali, componente essenziale del paesaggio, e portavoce della stratificazione storica riguardante i territori interessati.

La **Rete della Mobilità lenta (RMoL)** si inserisce nella tematica di fruizione del paesaggio in una visione di sostenibilità e di basso impatto e contemporaneamente a quella di relazione tra le infrastrutture della mobilità e paesaggio stesso.

Oltre a quella ecologica si possono considerare diverse dimensioni di tale rapporto: una *percettivo-conoscitiva*, una *strategica*, dove la mobilità lenta è pensata come strumento per favorire l'accesso e la fruizione del paesaggio, e una *turistico-ricreativa*, che concerne l'incentivazione di forme sostenibili del tempo libero tematizzate sul paesaggio.

Il ruolo della mobilità lenta rispetto al paesaggio si situa all'interno del quadro concettuale delineato dalla Convenzione Europea del Paesaggio (CEP, 2000) e dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (DL 22/01/2004, n. 42), che considerano l'accessibilità ai beni paesaggistici e la loro fruizione fondamentali per l'esistenza stessa del paesaggio, per la sua conservazione ed evoluzione. In questo senso la mobilità lenta rappresenta un mezzo privilegiato di fruizione del paesaggio, poiché capace di consentire una relazione più stretta con il territorio, nonché un'esplorazione più completa e ravvicinata dello stesso. Per tali ragioni la mobilità lenta ricopre un ruolo essenziale nel contesto della pianificazione paesaggistica.

## **Valutazione del livello di coerenza tra il progetto e i contenuti del PPR-FVG**

### Introduzione

La valutazione di compatibilità a seguire ha ad oggetto il progetto definitivo relativo alla realizzazione di nuovi tratti di pista ciclabile bidirezionale ricavata ai margini della sede stradale, prevista, ai sensi del D.M. 557 del 30/11/1999, a doppio senso di marcia su sede propria separata dalla carreggiata stradale mediante delle cordonate.

Obiettivo fondamentale è dunque evidenziare la compatibilità dell'opera pubblica prevista rispetto al contesto paesaggistico mettendo in luce, soprattutto, eventuali interferenze e le modalità di recepimento di indirizzi, direttive e prescrizioni del PPR-FVG nei tratti soggetti a vincolo paesaggistico, costituendo analisi fondamentale ai fini del rilascio della autorizzazione paesaggistica, ai sensi dell'art. 146, co. 3 del D. Lgs. del 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i., per gli interventi che ricadono in aree di vincolo.

Si ritiene opportuno precisare, già in tale sede, che dalla verifica di compatibilità con la pianificazione di livello locale (P.R.G.C.) è emersa necessità di Variante ai fini dell'approvazione del progetto definitivo.

Sebbene il progetto insista prevalentemente su aree individuate dal P.R.G.C. come "*aree per attrezzature ferroviarie o viabilità*", sono state rilevate alcune interferenze con aree che risultano ricadere in zone diverse da quelle riservate alla realizzazione delle piste ciclabili, richiedendo la riclassificazione di tali porzioni in zone territoriali omogenee idonee allo sviluppo delle infrastrutture.

La variazione urbanistica prevede la trasformazione delle aree di interferenza in "*aree per attrezzature ferroviarie o viabilità*" e l'introduzione, in cartografia, del tracciato della pista ciclabile come da progetto definitivo da individuarsi come "*pista ciclabile su sede propria*".

La Variante non comporta alcuna modifica alla situazione vincolistica e alle Norme tecniche di attuazione del P.R.G.C.

La Variante non comporta modifiche sostanziali degli standards urbanistici per servizi ed attrezzature e, pertanto, si prescinde da qualsiasi verifica in argomento.

L'intervento è fattibile per le caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni interessati, come già disposto dagli studi tecnici specifici. La Variante non necessita di parere geologico ai sensi e per gli effetti dell'art. 16 comma 5 della L.R. 16/2009.

La Variante segue le procedure di approvazione della L.R. n. 21/2015.

Visto l'art. 8, comma 9, lettera b), della legge regionale n. 21/2015 e s.m.i.;

Visti l'art. 3 (*Condizioni per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici dotati di rappresentazione schematica delle strategie di piano ovvero di piano struttura*), l'art. 4 (*Limiti di soglia per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici dotati di rappresentazione schematica delle strategie di piano, ovvero di piano struttura*) e l'art. 5 (*Modalità operative per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici dotati di rappresentazione schematica delle strategie di piano, ovvero di piano struttura*) della legge regionale n. 21/2015 e s.m.i.;

Avendo verificato che tutti i punti di modifica previsti rispettano le condizioni di cui all'articolo 3, i limiti di soglia di cui all'articolo 4 e le modalità operative di cui all'articolo 5 della legge regionale n. 21/2015, si può dichiarare che la presente Variante al PRGC n. 40 costituisce "variante di livello comunale" ai sensi del Capo II della legge regionale n. 21/2015 "Disposizioni in materia di varianti urbanistiche di livello comunale e contenimento del consumo di suolo" e che rispetta i limiti di cui al comma 9, lettera b), dell'art. 8 della L.R. n. 21/2015 e s.m.i..

La presente Variante è da considerarsi di tipo "NON SOSTANZIALE" ai sensi dell'art. 63 sexies "Disposizioni per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici" della L. R. n. 05/2007 essendo operata su strumento urbanistico comunale vigente e ascrivibile agli interventi indicati alla lettera f) dello stesso articolo, ovvero "l'individuazione di nuove aree ovvero l'ampliamento o adeguamento di quelle esistenti per la realizzazione di viabilità, servizi e *attrezzature collettive o altre opere pubbliche o per servizi pubblici o di pubblica utilità*".

Per quanto riguarda la coerenza Variante e le disposizioni del PPR-FVG, si sottolinea che le modifiche introdotte dalla stessa *non interferiscono con ambiti sottoposti a vincolo paesaggistico ad eccezione dell'Ambito 3 – Tratto lungo via San Rocco*, all'interno dell'area designata dal PRGC vigente come Zona E4 e interessata anche da vincolo paesaggistico. In questo caso la riclassificazione dell'area riguarda circa 200 mq di zone agricole da convertire in "aree per attrezzature ferroviarie o viabilità" al fine della realizzazione delle opere infrastrutturali riguardanti il ponte ciclabile e il tombamento dei fossi, avendo accertato la fattibilità idraulica e la non alterazione dello stato dei luoghi a livello paesaggistico.

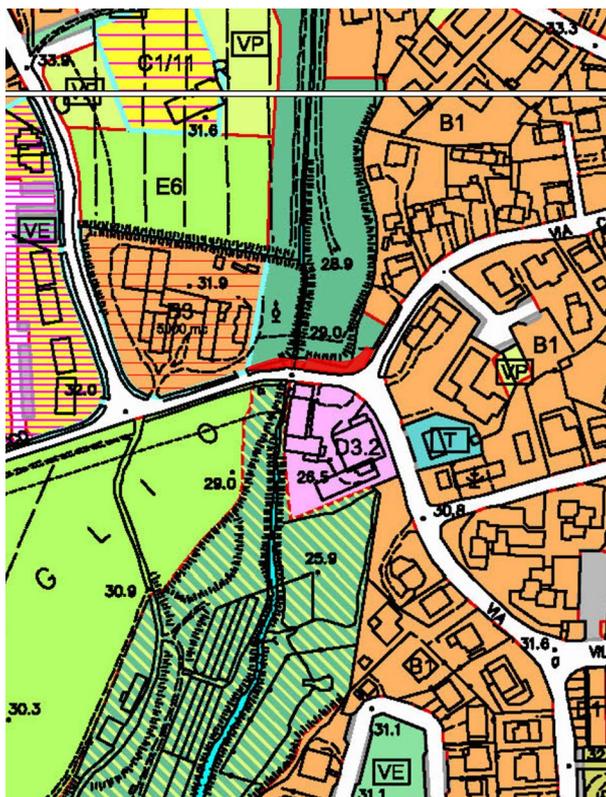


Figura 7 – Estratto cartografico dell'Ambito di Variante 3, interessato da vincolo paesaggistico

La presente valutazione può ritenersi pertanto valida per definire la compatibilità paesaggistica sia dell'opera pubblica sia delle previsioni di Variante con le disposizioni del PPR-FVG, in linea con quanto indicato all'art. 57 quater, comma 3 della L.R. n° 5/2007.

### 5.1 AMBITO DI PAESAGGIO

Dal punto di vista paesaggistico, l'area interessata dal progetto viene inquadrata dal PPR nell'**ambito di paesaggio** della "**bassa pianura pordenonese**", ambito di terra pianeggiante solcato dalle acque del Livenza e del Tagliamento e dei loro affluenti, ricco di borghi rurali e insediamenti storici dove l'agricoltura convive tra moderne coltivazioni e antiche trame produttive. Si tratta di paesaggi di pianura figli di antichi popolamenti, sono oggi segnati da profonde trasformazioni avvenute sotto la spinta di una industrializzazione che ha visto dar luogo a importanti insediamenti produttivi, come nell'area di Pordenone e Cordenons, nel Distretto del mobile del Livenza, nei comuni che si distendono lungo i confini occidentali, da Caneva a Pravisdomini fino alla zona industriale di Ponte Rosso. Qui piccoli borghi storici si alternano a centri con forte caratterizzazioni cittadine, in primis Pordenone, ma anche Sacile, Valvasone, Cordovado, Sesto al Reghena e la stessa Porcia.

Le notevoli valenze naturali e l'antica trama territoriale dell'ambito paesaggistico risultano ad oggi profondamente trasformate da una importante industrializzazione e da una urbanizzazione che si è sviluppata attorno al centro nodale di

Pordenone e ai centri minori investiti da una diffusa presenza di piccole e medie imprese in taluni casi riconosciutesi in distretto, come quello del mobile localizzato nella parte meridionale al confine con il Veneto, quello plurimodale e storicamente caratterizzato dalla dominanza della funzione di collegamento e quello reticolare costituito dai borghi rurali e dalle ville sub-urbane strettamente connesso con il tessuto rurale agro-produttivo. Alle trasformazioni territoriali si sommano quelle derivate dai processi di densificazione insediativa di natura commerciale e produttiva lungo gli assi principali della viabilità di penetrazione o transregionali. In questo, il territorio di Porcia riflette i caratteri dell'ambito di paesaggio di appartenenza sia negli aspetti caratteristici, ovvero nella ricchezza di elementi di valore storico-architettonico e naturalistico, sia nella presenza di insediamenti diffusi e di matrice industriale creatisi successivamente.

## 5.2 VALUTAZIONE DI COERENZA RISPETTO AI CONTENUTI DELLA PARTE STRATEGICA

Considerato l'oggetto della presente valutazione si è cercato di valutarne la compatibilità rispetto agli obiettivi stabiliti per la RMol dal PPR-FVG.

Nel PPR-FVG la mobilità lenta è uno strumento di connessione con le altre due reti strategiche del piano (Rete dei beni culturali e Rete ecologica), che permette una fruizione del paesaggio integrata e sostenibile e articolata su diversi livelli gerarchici. A scala regionale, la RMol permette di raccordare i molteplici paesaggi e Ambiti di paesaggio nonché di operare connessioni transfrontaliere e transregionali che relazionano i paesaggi friulani a quelli del Veneto, dell'Austria e della Slovenia. A scala d'ambito, la Rete consente una fruizione diffusa dei beni storico-culturali e naturalistici locali, ma anche l'esplorazione delle morfologie del paesaggio più nascoste e minute.

La Rete della mobilità lenta nel PPR-FVG si propone i seguenti macro-obiettivi:

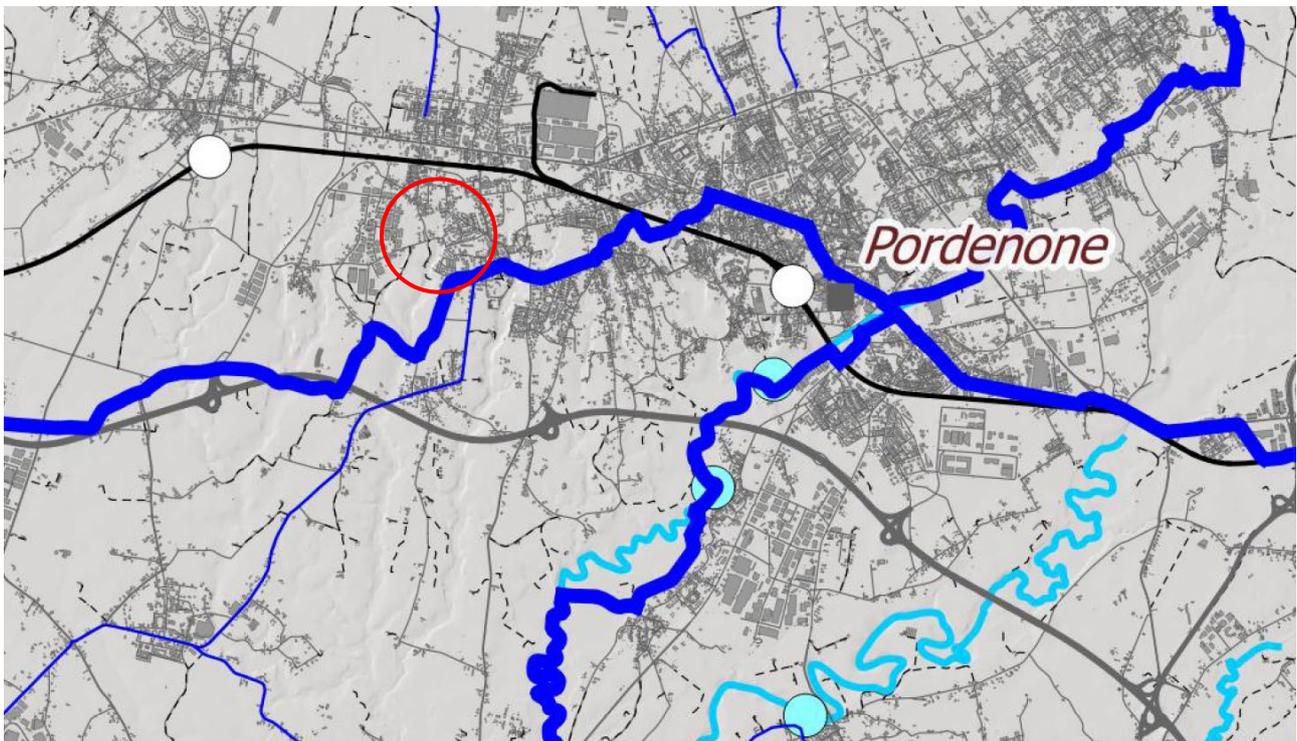
1. Favorire la riconoscibilità dei diversi paesaggi regionali attraverso la messa in rete delle varie modalità di mobilità lenta e la connessione con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale;
2. Favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta, anche a scala transregionale, e contribuendo a realizzare quello che si va sempre più delineando come "diritto al paesaggio";
3. Favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione e riducendo il consumo di suolo;
4. Sostenere il processo di sensibilizzazione della popolazione rispetto al paesaggio, al suo valore identitario e alla sua tutela, secondo quanto raccomandato dalla Convenzione Europea per il Paesaggio.
5. Valorizzare l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.

Per la definizione delle componenti della RMol, partendo dalla ricognizione dei percorsi di mobilità lenta, esistenti o previsti, di livello sovracomunale sono state rilevate anche la rete ferroviaria regionale, intesa come valido complemento funzionale alla mobilità lenta, e identificati i nodi di connessione sia delle diverse modalità di mobilità lenta che di che di raccordo fra questa e la mobilità convenzionale.

È stata poi sviluppata l'interconnessione della Rete con i beni culturali e la potenzialità ecologica e sono stati gerarchizzati i nodi della rete a livello comunale per la costruzione delle linee strategico-progettuali che hanno identificato un sistema regionale composto da quattro direttrici primarie e sette secondarie.

La ReMoL di interesse regionale si compone di direttrici primarie e secondarie (assi funzionali composti dai diversi percorsi di mobilità lenta come percorsi ciclopedonali, ippovie, cammini e vie d'acqua) e nodi di I e II livello (punti di scambio intermodale con le altre forme di mobilità che può essere stradale, ferroviaria, navale, aerea) o di intersezione delle direttrici della Rete.

A seguire si riportano gli stralci degli elaborati relativi alla Parte Strategica del PPR-FVG fondamentali ai fini della valutazione:



#### Ciclovie

- di interesse regionale - percorso principale
- di interesse regionale - variante
- di interesse d'ambito

#### Cammini - itinerari escursionistici

- Cammini religiosi
- Itinerari escursionistici
- Sentieristica

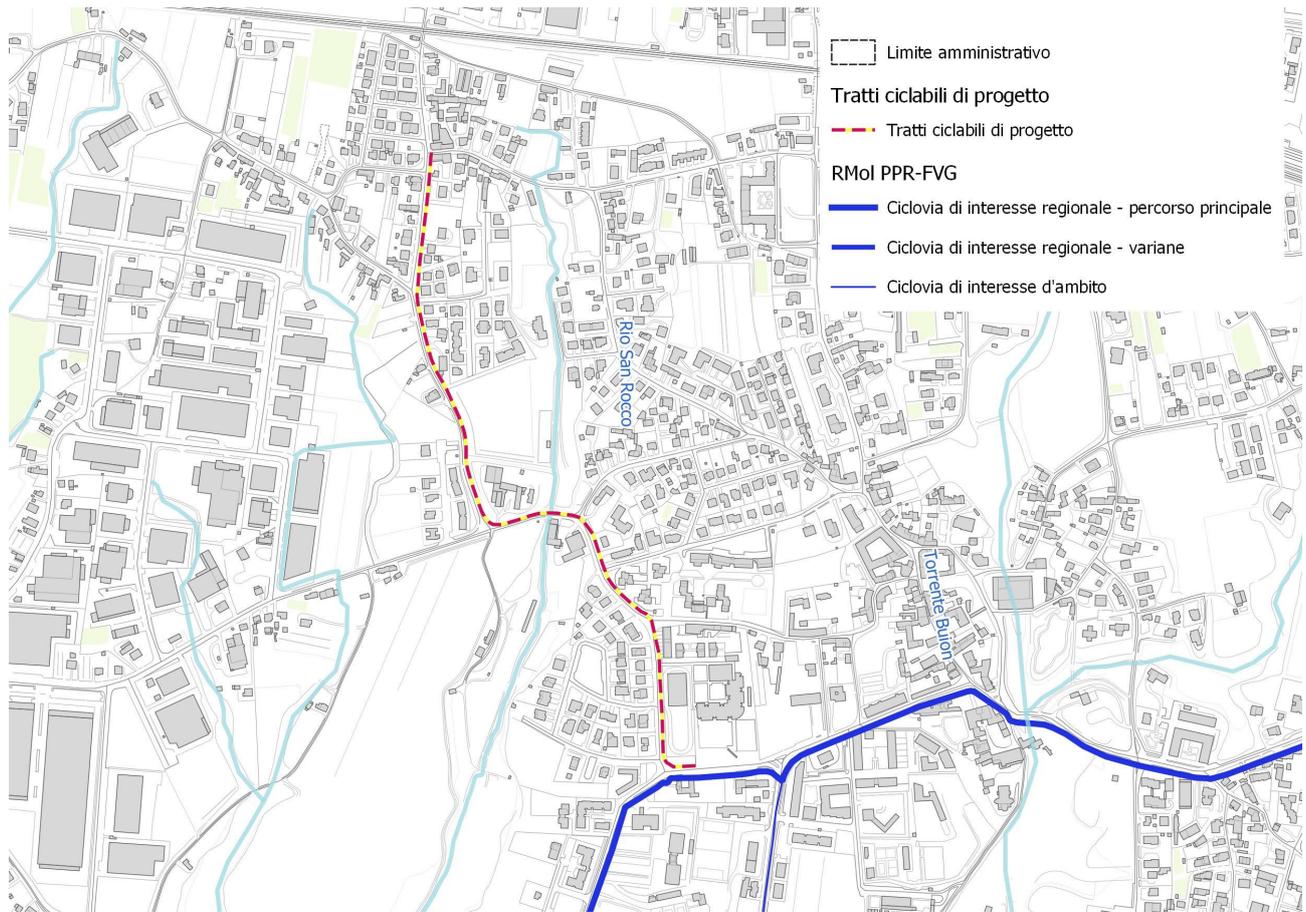
#### Vie d'acqua

- Corsi d'acqua navigabili e canali lagunari
- Litoranea veneta
- Porti, darsene, approdi, discese in acqua
- - - Servizi di collegamento marittimo esistenti o da potenziare

#### Infrastrutture

- Linee ferroviarie attive
- - - Linee ferroviarie dismesse
- Stazioni ferroviarie attive
- Stazioni ferroviarie dismesse/impreseziante
- Autostrada
- Altre strade
- ✈ Aeroporto
- - - Viabilità rurale
- Percorsi panoramici

**Figura 8 – Stralcio Allegato ML1 – La Rete regionale della mobilità lenta. Stato di fatto**



**Figura 9 – Individuazione delle parti della RMol individuate dal PPR-FVG ricadenti nell'ambito di studio oggetto di valutazione**

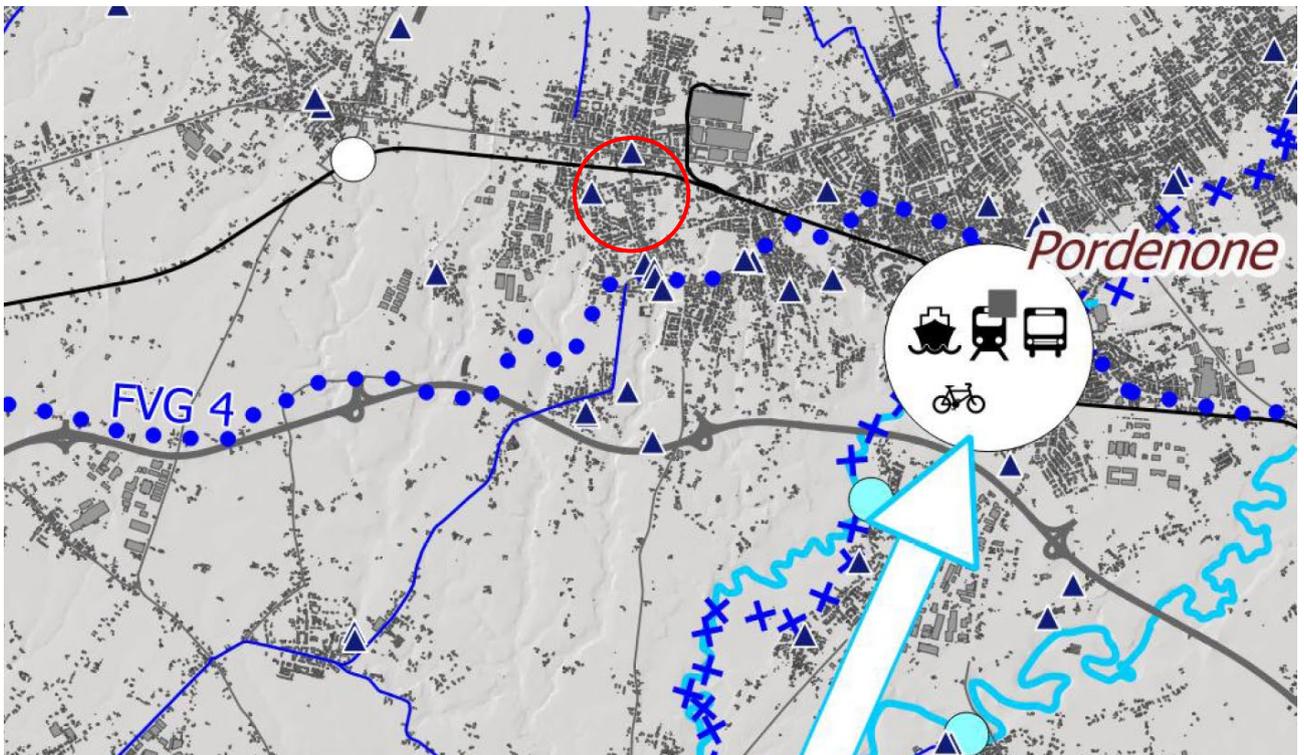
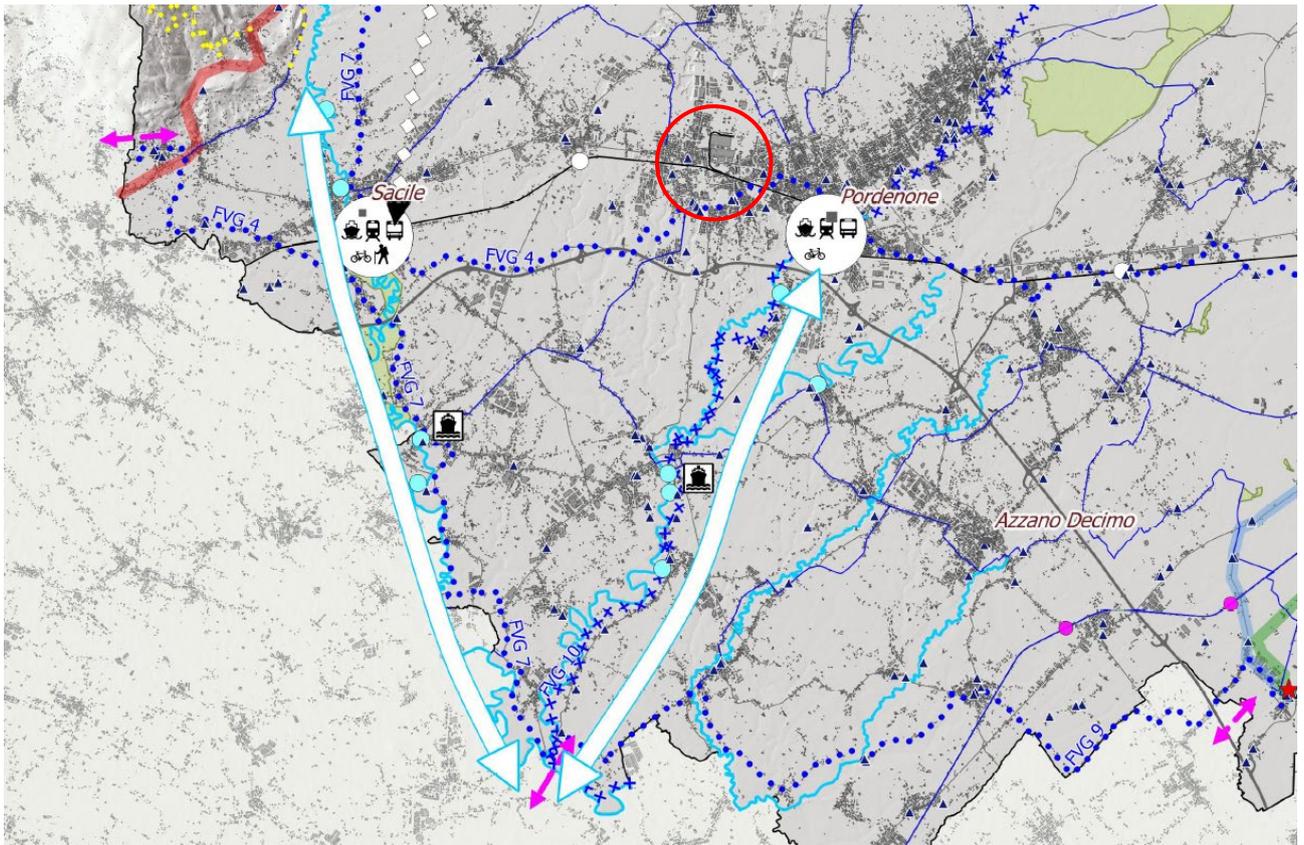
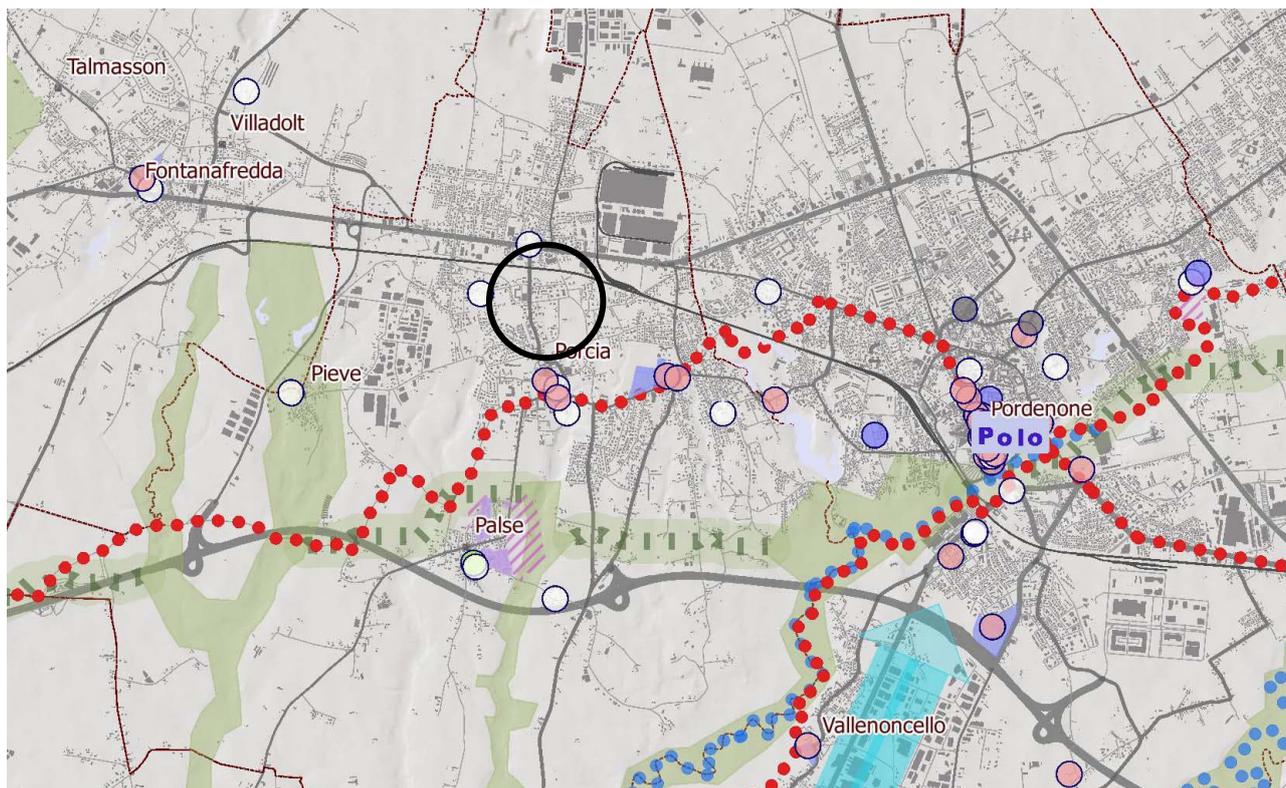




Figura 10 - Stralci Allegato ML2 – La Rete regionale della mobilità lenta. Progetto



I tratti ciclabili oggetto di valutazione non rientrano tra i tracciati individuati come strategici dal PPR-FVG, tuttavia è possibile individuare nel percorso oggetto di valutazione una direttrice di connessione diretta tra la ferrovia e l'asse individuato nella ReMol del PPR come "ciclovìa di interesse regionale – percorso principale" e ascrivibile alla FVG4 che lo stesso piano individua come tratto percorribile su viabilità esistente ma da migliorare. Inoltre si tratta di un percorso assai prossimo al centro storico di Porcia e dunque ad edifici e manufatti rilevanti dal punto di vista storico-culturale.

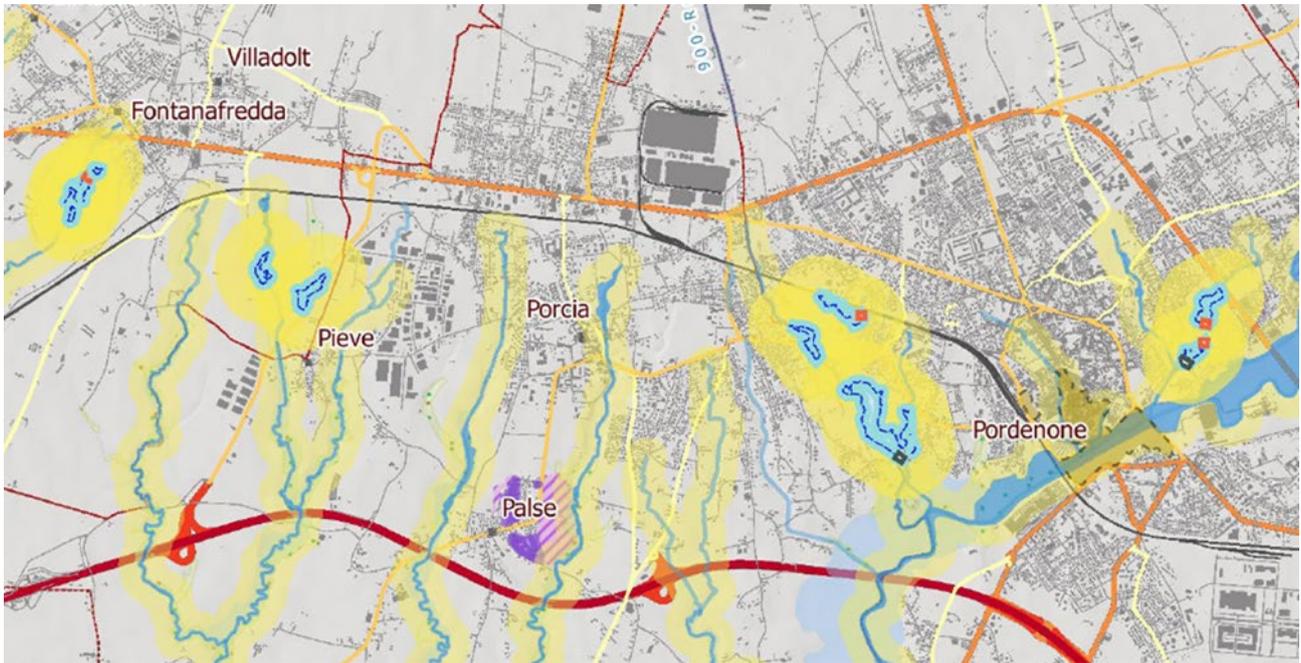
### VALUTAZIONE DI COERENZA RISPETTO AI CONTENUTI STATUTARI

Dall'analisi degli elaborati di Piano riferibili alla **parte statutaria**, si evince che lungo l'asse interessato dalla realizzazione della ciclabile non insiste alcun vincolo né ulteriori particolari restrizioni a livello paesaggistico, ad eccezione di un breve tratto che va dall'incrocio tra via Alla Ferrovia e via San Rocco sino all'incrocio tra via Villa Scura e via A. De Pellegrini.

Il tratto citato risulta interessato dal vincolo paesaggistico relativo al Rio San Rocco e istituito ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera c) del Codice e recepito dal PPR quale componente del paesaggio da tutelare e valorizzare, con riconoscimento di una fascia di rispetto di 150 metri dalla linea di mezzeria del corso d'acqua o, comunque, dalle sponde e dai piedi degli argini e in ogni caso più precisamente individuata nello strumento urbanistico generale (Art. 23, comma 4 delle Norme Tecniche del PPR).

Al comma 6, l'art. 23 delle NT del PPR – FVG detta gli **indirizzi** necessari alla tutela e valorizzazione dei corsi d'acqua vincolati, chiarendone l'obbligo di recepimento nella pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica. Con riferimento al progetto specifico, ai fini della valutazione, si farà riferimento essenzialmente alla passerella ciclabile sul Rio San

Rocco, prevista per garantire, nel tratto interessato, una sezione infrastrutturale in grado di soddisfare i requisiti di sicurezza previsti dalla normativa vigente.



**BENI PAESAGGISTICI**

Immobili e aree di notevole interesse pubblico (D.Lgs 42/2004, Art.136)

-  Delimitazione beni decretati art. 136
-  Cavità naturali di notevole interesse pubblico art. 136

Aree tutelate per legge (D.Lgs 42/2004, Art.142)

**a) Territori Costieri**

-  Fascia rispetto Battigia Marittima
-  Fascia rispetto Battigia Lagunare

**b) Laghi territori Contermini**

-  Laghi
-  Laghi - Fasce di rispetto

**c) Fiumi Torrenti e Corsi d'acqua**

-  Aste dei Corsi d'Acqua
-  Alvei dei corsi d'acqua
-  Corsi d'acqua - Fasce di rispetto

**d) Montagne oltre 1600 metri**

-  Montagne oltre 1600 mslm

**e) Ghiacciai e circhi glaciali**

-  Ghiacciai
-  Circhi\_glaciali

**f) Parchi e riserve naturali nazionali o regionali**

-  Parchi e riserve naturali nazionali o regionali

**g) Territori coperti da foreste e da boschi**

-  Territori coperti da foreste e da boschi

**h) Usi civici**

-  Zone gravate da Usi Civici

**i) Aree umide Ramsar**

-  Aree umide Ramsar

**m) Zone Interesse Archeologico**

-  Zone di interesse archeologico

**Ulteriori contesti**

-  Corsi d'acqua - Ulteriori Contesti
-  Immobili decretati - Ulteriori Contesti

**Ulteriori contesti Zone di interesse Archeologico**

-  Fasce tutela Zone interesse archeologico
-  Beni Archeologici
-  Fasce tutela Beni archeologici
-  Demanio archeologico

**Delimitazione Ambiti di Paesaggio**

-  Ambiti di Paesaggio

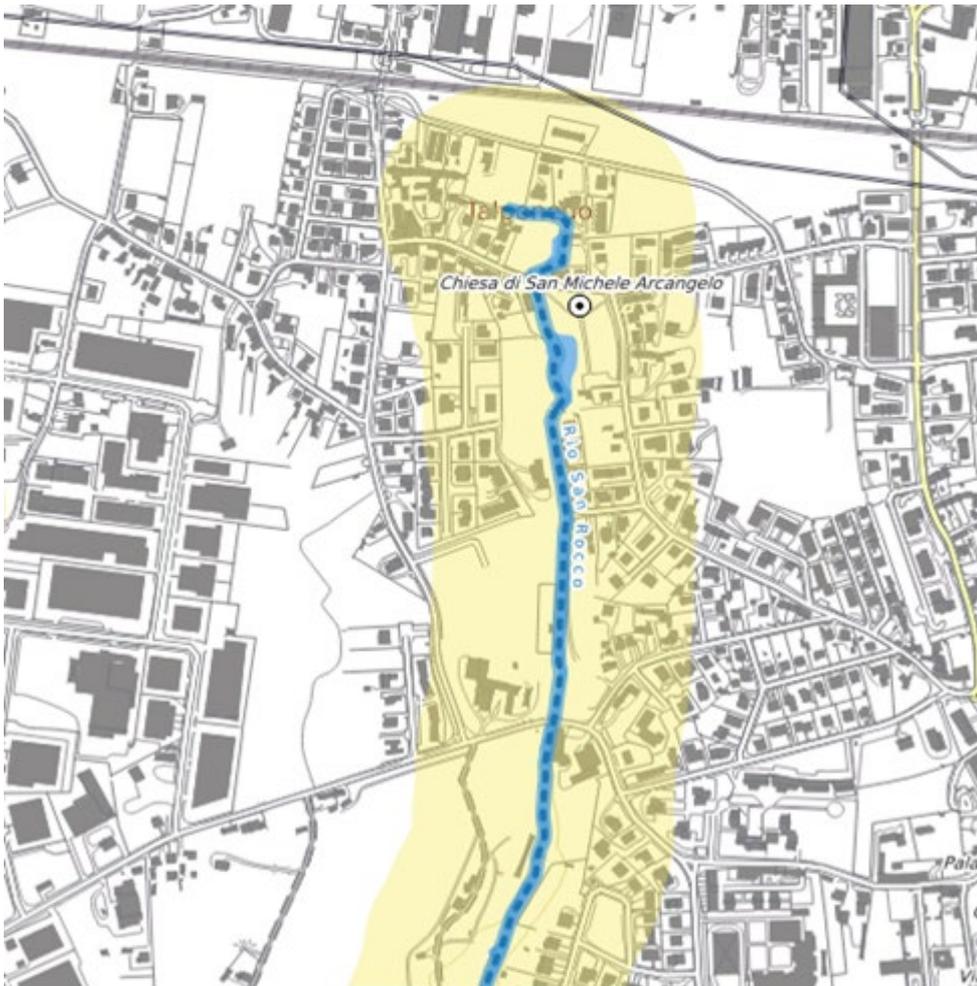


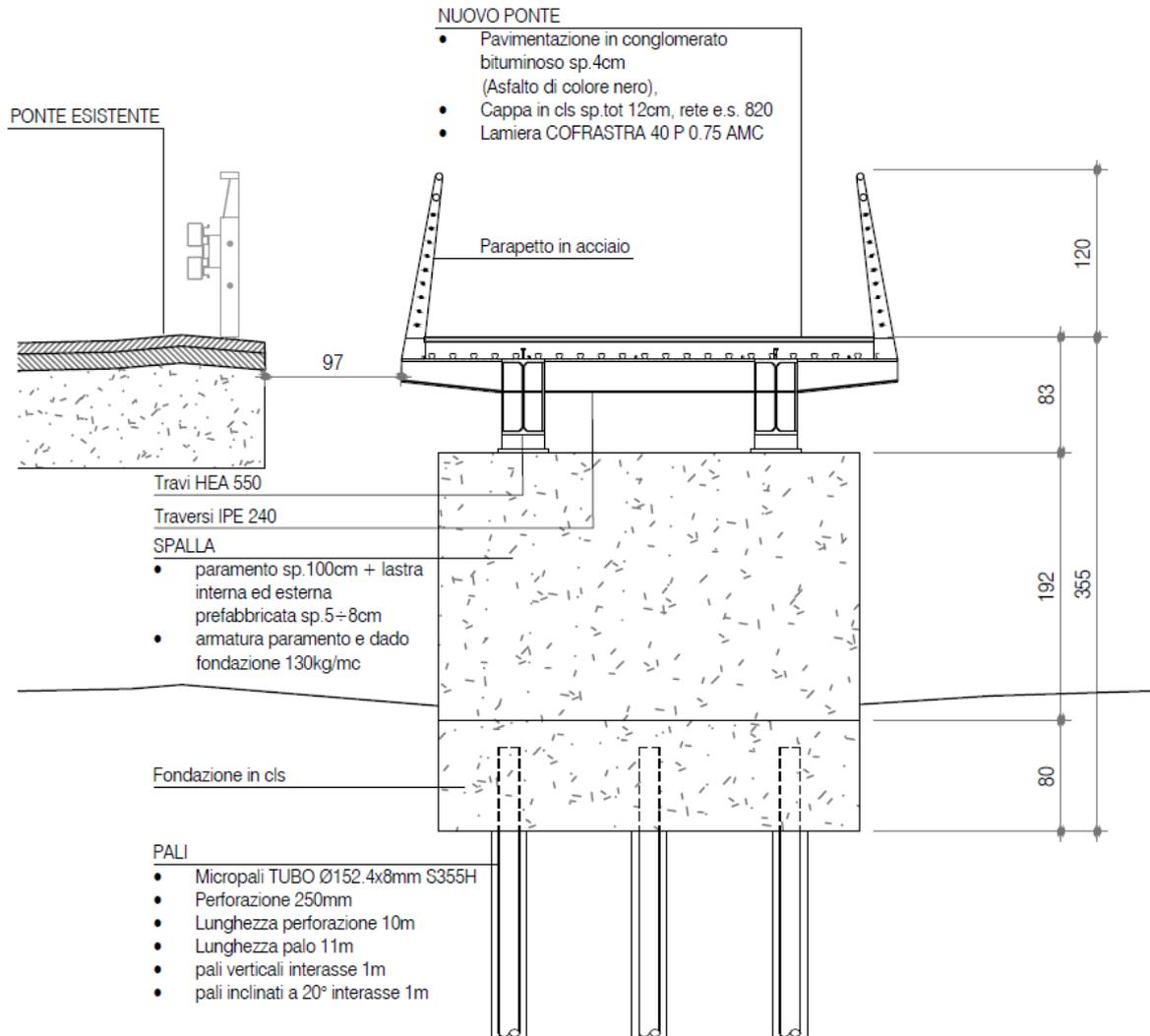
Figura 11 - Stralci Tavola P5 - Beni paesaggistici e ulteriori contesti, PPR – FVG



Figura 12 – Vista del ponte carrabile esistente (lato di inserimento della passerella)

L'opera, in linea con uno sviluppo progettuale impostato essenzialmente su viabilità esistente, è stata concepita in maniera tale da risultare pressoché aderente al ponte carrabile già esistente, ovvero considerando dallo stesso il distacco minimo tale da non interferire con le infrastrutture ingegneristiche presenti ovvero in modo tale da non creare particolari stravolgimenti allo stato dei luoghi.

**SEZIONE TRASVERSALE**  
scala 1:50



**Figura 13 - Via San Rocco – Nuova passerella**

| INDIRIZZI (Art. 23, comma 6 NT PPR-FVG)  | Valutazione progetto in oggetto  |
|--|--|
| <p>a) salvaguardare e valorizzare i caratteri morfologici, storico-insediativi, percettivi e identitari dei paesaggi dell'acqua al fine di contrastare la tendenza alla loro frammentazione, riduzione e eliminazione progressiva;</p> | <p>Il progetto non determina modifiche dello stato dei luoghi tali da pregiudicarne la conservazione. L'unica interferenza può riscontrarsi nella realizzazione del ponte ciclopedonale sul Rio San Rocco. L'opera, necessaria alla sicurezza degli utenti deboli cui è riservato, risulta concepita pressoché in aderenza al ponte carrabile già esistente senza determinare stravolgimenti</p> |

|   |  |
|---|--|
|   | fisici e percettivi del contesto.  |
| b) limitare e ridurre le trasformazioni degli alvei e delle sponde e l'artificializzazione del reticolo idrografico;  | La realizzazione dell'opera non comporta modifiche dell'alveo, delle sponde né l'artificializzazione del reticolo idrografico. L'unica interferenza fisica si rileva in corrispondenza delle strutture necessarie alla statica della passerella, che risultano comunque dimensionalmente contenute considerata l'esiguità dell'opera e non invasive a livello percettivo, in quanto in aderenza rispetto al ponte carrabile esistente.             |
| c) conservare e incrementare gli elementi di naturalità delle componenti idrologiche riducendo i processi di frammentazione degli habitat e degli ecosistemi fluviali, promuovendo l'inclusione degli stessi nella rete ecologica regionale e locale quali elementi di connessione;   | La modifica oggetto di variante non incide sugli ecosistemi fluviali, confermando la situazione esistente. L'utenza ciclabile, inoltre, sarebbe garanzia di un impatto nulla a livello di inquinamento atmosferico, acustico e ambientale in generale, a favore della conservazione dell'habitat.  |
| d) garantire l'accessibilità e la fruibilità del reticolo idrografico dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua anche attraverso interventi di promozione della mobilità lenta, ove compatibile con le esigenze di tutela degli habitat e degli ecosistemi ripariali;   | Il progetto risulta altamente compatibile con tale indirizzo.  |
| e) salvaguardare e valorizzare i servizi ecosistemici offerti dagli ambienti fluviali, anche migliorando la qualità delle formazioni vegetali ripariali e dei loro livelli di maturità, complessità strutturale e continuità longitudinale e trasversale ai corsi d'acqua (mantenimento del continuum fluviale), nonché gli elementi naturali che connotano il paesaggio fluviale;              | Il progetto in generale e nello specifico quello della passerella non compromettono gli aspetti ecosistemici fluviali né generano rottura del continuum fluviale.  |
| f) tutelare e valorizzare le rogge ed i canali artificiali di impianto storico, gli edifici ed i manufatti di interesse storico culturale connessi al paesaggio fluviale considerando sia i beni già individuati nel Quadro conoscitivo che nella rete regionale dei beni culturali che gli ulteriori beni e valori riconosciuti con la pianificazione settoriale, territoriale ed urbanistica; | Non risultano interferenze con tali categorie di beni.<br><br>Vale la pena evidenziare che i tratti ciclabili oggetto di valutazione risultano assai prossimi ad un contesto interessato da emergenze di carattere storico-culturale (centro storico di Porcia), collocandosi, tra l'altro in stretta continuità con il sistema di ciclabili esistenti e previste e contribuendo, pertanto, allo sviluppo di una fruizione sostenibile dei luoghi. |
| g) ridurre la pressione insediativa sugli ecosistemi fluviali attraverso piani attuativi o progetti di sottrazione dei detrattori di qualità paesaggistica, interventi di bonifica ambientale e riqualificazione/rinaturalizzazione dei paesaggi degradati,   | Non risultano necessari e di conseguenza previsti interventi in merito.  |

|   |  |
|---|--|
| individuati con la pianificazione settoriale, territoriale e urbanistica; |  |
|---|--|

### Valutazione di coerenza tra le direttive del PPR e il progetto

Al comma 7, dell'art. 23 NT PPR – FVG vengono altresì specificate le **direttive** da recepire negli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione e dunque anche nella Variante al PRGC richiesta proprio ai fini dell'approvazione di tale progetto: Considerato che le stesse direttive specificano ulteriormente gli indirizzi prima individuati, esse si intendono ricomprese nella tabella di cui sopra e si ritiene esaustivo riportare solo la valutazione rispetto alla Direttiva generale, ad eccezione del punto d)

|   |  |
|---|--|
| <b>DIRETTIVE (Art. 23, comma 7 NT PPR-FVG)</b>  |  |
| <i>a) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 6, lettera a), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono, anche nel rispetto delle previsioni e dei vincoli imposti dai Piani di assetto idrogeologico: [...]</i>   |  |
| <b>Valutazione progetto in oggetto:</b> per le specifiche tecniche relative alla parte idraulica si rimanda agli elaborati specifici. In tal sede si evidenzia che l'area su cui insiste l'intervento oggetto di valutazione non ricade in ambito golenale, non è interessata dalla presenza di morfotipi di cui al punto ii né da emergenze (edifici, manufatti, ...) caratteristici dell'ambito fluviale. Non risultano presenti neanche aree compromesse e degradate e può dirsi che l'opera non determina un'interruzione del continuum fluviale né compromette le funzionalità ecologica e idraulica della morfologia fluviale naturale. |  |
| <i>b) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 6, lettera b), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione prevedono, tenuto conto delle informazioni contenute nel Quadro conoscitivo, interventi di riqualificazione e rinaturazione volti a: [...]</i>   |  |
| <b>Valutazione progetto in oggetto:</b> l'entità dell'opera in oggetto e le modifiche indotte dalla Variante sono tali da non richiedere interventi simili.   |  |
| <i>c) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 6, lettera c), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione: [...]</i>   |  |
| <b>Valutazione progetto in oggetto:</b> l'entità dell'opera in oggetto e le modifiche indotte dalla Variante sono tali da non richiedere interventi simili.   |  |
| <i>d) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 6, lettera d), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione individuano le componenti della mobilità lenta di livello locale quali modalità di accesso e fruizione pubblica del paesaggio fluviale come di seguito:</i>  |  |
| <i>i) utilizzare, laddove possibile, le strade bianche, vicinali e</i>  | Il progetto proposto riguarda tratti ciclabili sviluppati quasi in toto su viabilità esistente, coerentemente a quanto richiesto. La |

|  |   |
|--|---|
| <i>interpoderali, e la sentieristica già esistente;</i>  | Variante propedeutica all'approvazione dello stesso riguarda modifiche non sostanziali alla zonizzazione e rese necessarie unicamente ad acquisire le aree necessarie all'allargamento del sedime stradale.   |
| <i>ii) i nuovi percorsi di mobilità lenta in aree sensibili ambientali sono improntati a criteri di riduzione di impatto degli stessi;</i>   | L'unico elemento interferente con area sensibile è la passerella ciclabile sul Rio San Rocco, di cui sono stati già evidenziati sia la necessità di realizzazione sia i criteri progettuali (es. aderenza a struttura esistente) adottati per ridurre al minimo l'impatto fisico e percettivo sull'area soggetta a vincolo paesaggistico.   |
| <i>iii) gli attraversamenti dei corsi d'acqua sono preferibilmente localizzati sui o in corrispondenza dei ponti esistenti, ove vanno ricavati possibilmente percorsi ciclopedonali riservati;</i>   | La realizzazione della passerella sul Rio San Rocco nasce proprio per garantire la continuità del percorso ciclabile in sede propria, che altrimenti costringerebbe i ciclisti ad occupare la carreggiata del ponte carrabile attualmente presente. L'impatto sul corso d'acqua risulta assai limitato sia per le dimensioni contenute sia per lo sviluppo in aderenza al ponte carrabile.                      |
| <i>iv) la realizzazione di ogni infrastruttura della mobilità lenta è improntata a criteri di essenzialità e di integrazione nel contesto, privilegiando elementi di basso impatto paesaggistico, realizzati in materiali coerenti con i siti attraversati;</i>  | Al fine di ridurre al minimo l'impatto percettivo il parapetto della passerella è stato concepito in struttura leggera (acciaio) demandando il ricorso alle opere in calcestruzzo armato per le sole parti strutturali.<br><br>Si precisa che la scelta delle finiture verrà operata in fase esecutiva nel rispetto dei caratteri specifici dei luoghi ed evitando soluzioni materiche e cromatiche impattanti. |
| <i>v) gli interventi di manutenzione dei tracciati esistenti e di realizzazione di nuovi percorsi sono realizzati avendo riguardo alla cura della vegetazione ripariale e al mantenimento e ripristino dei varchi visuali verso il corso d'acqua;</i>  | Come precedentemente specificato, il progetto della passerella è stato concepito in maniera tale da ridurre al massimo l'impatto sul paesaggio sia a livello fisico sia a livello percettivo.   |
| <i>e) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 6, lettera e), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione: [...]</i>  |   |
| <b>Valutazione progetto in oggetto:</b> l'entità dell'opera in oggetto e le modifiche indotte dalla Variante sono tali da non richiedere da interferire con gli elementi naturali tipici del paesaggio fluviale. Sarà cura, in ogni caso, prendere approfondimenti a tal proposito in fase di progettazione esecutiva e soprattutto in fase di cantiere. |   |
| <i>f) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 6, lettera f), gli strumenti di pianificazione, programmazione e</i>  |   |

|   |
|---|
| <i>regolamentazione: [...]</i>  |
| <b>Valutazione progetto in oggetto:</b> non è segnalata presenza di rogge e canali, né manufatti di rilevanza storico-culturale come indicato nei punti specifici della presente direttiva. |
| <i>g) ai fini del perseguimento dell'indirizzo di cui al comma 6, lettera g), gli strumenti di pianificazione, programmazione e regolamentazione: [...]</i>                                 |
| <b>Valutazione progetto in oggetto:</b> non applicabile.  |

Come da introduzione l'intervento ricade tra quelli previsti al comma 8, lett. b dell'Art. 23 delle Norme Tecniche del PPR-FVG, relativo alle "**prescrizioni d'uso**":

*"b) Sono ammissibili con autorizzazione paesaggistica, fermi restando tutti i casi di non ammissibilità elencati alla precedente lettera a), i seguenti interventi che devono conformarsi alle seguenti prescrizioni:*

*1) interventi urbanistici edilizi che: c) incentivino la fruizione pubblica del bene attraverso la riqualificazione ed il ripristino di percorsi pedonali abbandonati e/o la realizzazione di nuovi percorsi pedonali, garantendo comunque la permeabilità degli stessi;*

*5) le opere e gli interventi relativi alle infrastrutture viarie, ferroviarie ed a rete (pubbliche o di interesse pubblico) a condizione che il tracciato dell'infrastruttura non comprometta i caratteri morfologici, ecosistemici dell'area fluviale e garantisca, attraverso la qualità progettuale e le più moderne tecnologie di realizzazione, il minor impatto visivo possibile, fatta eccezione per le opere pubbliche o di interesse pubblico che prevedono adeguate misure compensative o mitigative;*

*6) la realizzazione di nuovi tracciati viari lungo il corso d'acqua della viabilità primaria individuata nella cartografia delle infrastrutture e della mobilità lenta; al fine di garantire la sicurezza delle ciclovie della Rete delle ciclovie di interesse regionale (ReCIR), sono ammesse pavimentazioni flessibili correttamente inserite nel contesto; [...]*

## 1. VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LA PIANIFICAZIONE DI LIVELLO LOCALE

Il Comune di Porcia è dotato di Piano Regolatore Generale Comunale approvato con D.C.C. n. 65 del 12.05.2008, la cui conferma di esecutività è stata pronunciata con D.P.Reg. n. 0309/Pres dell'11.11.2008 – denominato Variante 14.

In seguito sono state redatte varianti che hanno comportato modifica di tipo puntuale allo strumento urbanistico, tra cui la Variante n°26 definitivamente approvata con Delibera del Consiglio Comunale n° 22 del 4 aprile 2013, che costituisce negli elaborati grafici e normativi lo strumento urbanistico attualmente vigente.

### Verifica di compatibilità rispetto alla zonizzazione

Dall'analisi della documentazione di piano si evince che i tratti ciclabili oggetto di valutazione si sviluppano quasi in toto sul sedime stradale, ovvero su area già individuata dal PRGC vigente come "aree per attrezzature ferroviarie e viabilità" disciplinate al Titolo IV delle norme tecniche del PRGC, con riferimento particolare all'art. 66 "modalità di attuazione e prescrizioni relative alla viabilità" sottolineando, al punto 66.2, che la progettazione esecutiva potrà apportare aggiustamenti ai tracciati e ai calibri senza che ciò comporti variante al P.R.G.C.

Il progetto si inserisce, inoltre, in un contesto di aree prevalentemente classificate dal PRGC come "zone per insediamenti a prevalenza residenziale di completamento" di tipo "B1", "B2" e "B3" definite all'art. 35 delle Norme Tecniche (NT) del PRGC come zone che comprendono "aree già edificate o urbanizzate così come definite dall'art. 5 del D.P.G.R. 20 aprile 1995 n. 0126/Pres." e disciplinate al Capo 4° delle stesse NT<sup>5</sup>, che per tali zone non detta particolari prescrizioni in merito alle infrastrutture della mobilità, se non l'obbligo di garantire l'accessibilità diretta a lotti dalle strade pubbliche e in coerenza con quanto disposto all'art. 65 delle NT e le dotazioni di parcheggi minime previste dagli standard.

Si può pertanto sottolineare come l'intervento ad oggetto risulti in linea con le destinazioni d'uso ammesse nelle zone adiacenti e anche favorevole al miglioramento dei livelli di vivibilità e fruizione delle stesse. Tuttavia, in alcuni tratti, si nota una sovrapposizione tra l'area da destinare alla realizzazione dei tratti ciclabili e zone B1, per le quali non è possibile affermare la compatibilità urbanistica.

Nessuna interferenza si rileva anche con l'area a destinazione commerciale H3 (su via Alla Ferrovia a inizio tratto) e quella "T – altri impianti tecnologici" su via Villa Scura.

Il contesto di inserimento è altresì caratterizzato dalla presenza di aree classificate nel PRGC come zone verdi e zone agricole, nonché dalla presenza del corso d'acqua del Rio San Rocco.

Nello specifico si tratta di zone "VE – verde" incluse nella categoria delle "zone per servizi pubblici" destinate a "verde, sport e spettacoli all'aperto" nelle quali, per cui l'art. 61 delle NT stabilisce che è fatto divieto di taglio o sradicamento di

---

<sup>5</sup> Norme Tecniche del PRGC.

alberi di alto fusto di arbusti e di siepi se non per motivi fitosanitari e, qualora non siano già sottoposte a vincoli più restrittivi, ogni intervento è subordinato al parere favorevole della Commissione Edilizia integrata. Sempre lo stesso articolo specifica che in tutte le zone pubbliche sia per urbanizzazione primaria che per servizi ed attrezzature pubbliche tutte le specie, di norma, dovranno essere comprese tra quelle indicate nell'elenco allegato alle presenti norme, salve le esigenze delle colture agrarie, ove consentite.

Dal raffronto tra gli elaborati di progetto e quelli di piano si riscontra la necessità di acquisire una porzione dell'area ricadente in zona "VE" situata lungo via A. De Pellegrini a sud del Pattinodromo comunale, a mezzo di Variante ai fini della conversione dell'area citata da "verde" ad "aree per attrezzature ferroviarie e viabilità".

Il tratto ciclabile si sviluppa ancora in adiacenza a zone classificate come "VP" verde privato "di interesse residenziale" senza alcuna interferenza.

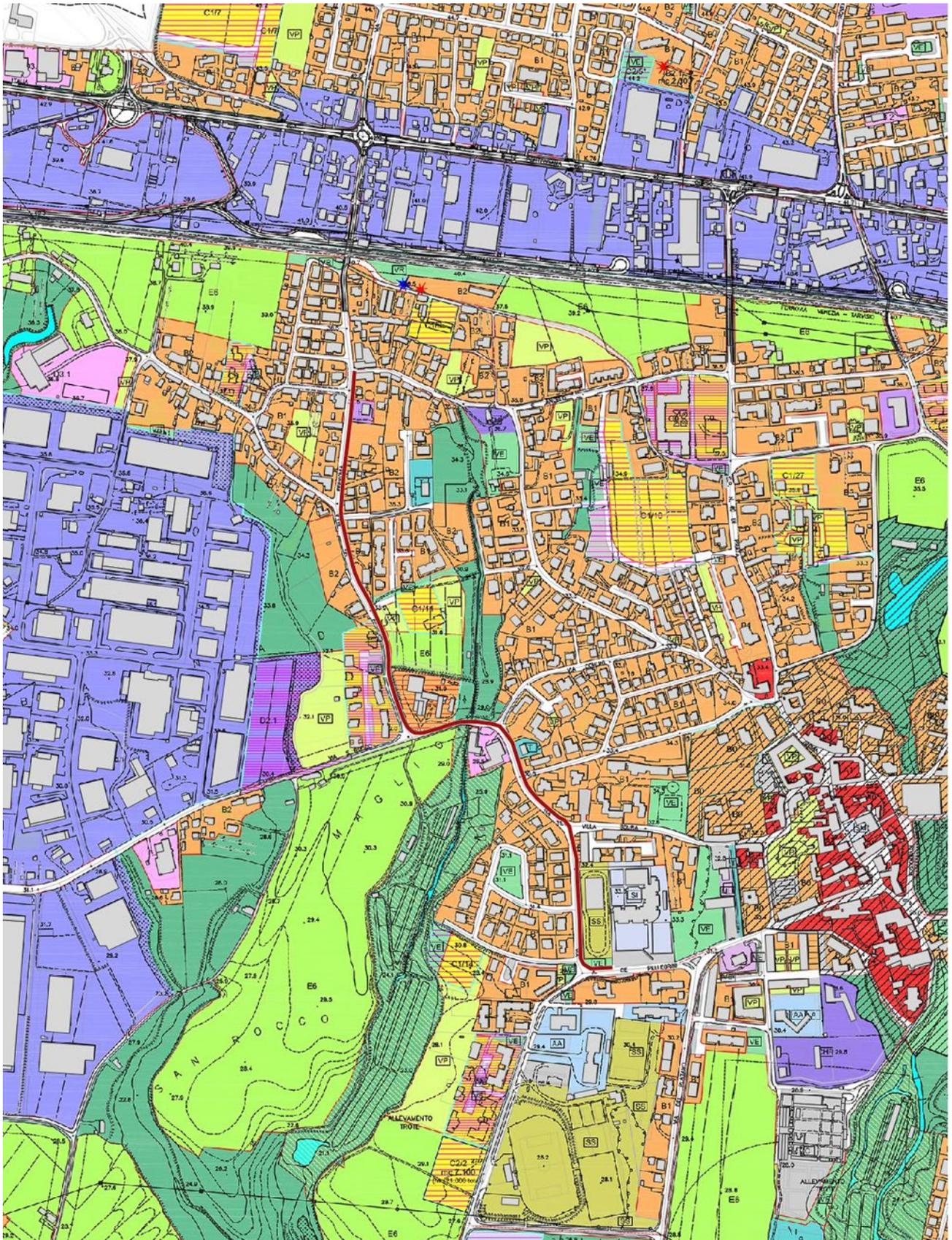
Per quanto attiene le zone agricole in adiacenza al tratto lungo via Alla Ferrovia si rileva presenza di una zona "E6 – di interesse agricolo", disciplinata agli artt. 47 e 50 delle NT e per le quali non si rilevano interferenze e incompatibilità con l'intervento ad oggetto.

Diversamente, il tratto di pista ciclabile lungo via di Villa Scura risulta interferire con un'area classificata come zona "E4 – di interesse agricolo – paesaggistico" soprattutto per quanto attiene le opere necessarie alla realizzazione del ponte adiacente la viabilità esistente e le opere ingegneristiche relative al tombamento del fosso ricadente in tale area.

Stando all'art. 47 delle NT del PRGC per le zone agricole sono costituite dalle parti di territorio caratterizzate dal prevalere delle aree agricole per cui si prevede la conservazione e la valorizzazione di tali aree, in base alle loro peculiarità produttive, paesaggistiche e ambientali e risultano consentiti l'impianto e lo sviluppo delle aziende agricole e delle attività collaterali. In particolare per le zone "E4" l'art. 48 delle NT di piano stabilisce che all'interno di questa zona una fascia da ambo i lati dei fossi esistenti pari almeno alla rispettiva larghezza e in ogni caso non inferiore a ml. 3,00, rimandando all'art. 68 le prescrizioni relative ai corsi d'acqua. Viene consentito l'uso agricolo del suolo, ma sono vietati tutti gli interventi che possono turbare l'equilibrio idrogeologico e forestale, come pure tutte le modificazioni delle destinazioni d'uso del suolo, rendendo possibili solo eventuali interventi infrastrutturali sono consentiti esclusivamente nel rispetto dell'equilibrio idrogeologico e ambientale.

Fermo restando la valutazione di compatibilità idraulica e quella paesaggistica, per le quali si rimanda agli elaborati specifici, dal punto di vista urbanistico si verifica la necessità di Variante ai fini dell'approvazione del progetto in oggetto.

La Variante viene altresì richiesta al fine di superare l'interferenza con la zona destinata a "parcheggi di relazione" situata in prossimità del pattinodromo comunale e le zone per insediamenti a prevalenza residenziale di tipo "B" per le quali si rivela interferenza.



LEGENDA

ZONE PER INSEDIAMENTI A PREVALENZA RESIDENZIALE

di interesse storico artistico e/o ambientale

-  di conservazione
-  di salvaguardia
-  ad attuazione diretta
-  di ricostruzione

di completamento

-  intensiva
-  estensiva
-  trasformazione

di espansione

-  con P.R.P.C. approvato/attuato
-  di nuovo impianto
-  di nuovo impianto programmato

AREE PER LA VIABILITÀ E LA FERROVIA

-  aree per attrezzature ferroviarie o viabilità
-  viabilità privata

ZONE PER SERVIZI PUBBLICI

viabilità e trasporti

-  ESISTENTI
-  DI PROGETTO
-  Parcheggi di relazione

culto, vita associativa e cultura

-  ESISTENTI
-  DI PROGETTO
-  Edifici per il culto
-  Attrezzature parrocchiali
-  Centro civico e sociale
-  Biblioteca
-  Uffici amministrativi locali
-  Ente poste
-  Villa Correr

istruzione

-  ESISTENTI
-  DI PROGETTO
-  Asilo nido
-  Scuola materna
-  Scuola elementare
-  Scuola media inferiore
-  Polo scolastico

assistenza e sanità

-  ESISTENTI
-  DI PROGETTO
-  Assistenza, maternità, infanzia ed età evolutiva
-  Assistenza anziani
-  Assistenza disabili
-  Cimitero

verde, sport e spettacoli all'aperto

-  ESISTENTI
-  DI PROGETTO
-  Verde
-  Sport e spettacoli all'aperto

servizi tecnologici

-  ESISTENTI
-  DI PROGETTO
-  Discarica
-  Depurazione acque
-  Altri impianti tecnologici

ZONE PER INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

a destinazione industriale e artigianale

-  di interesse regionale
-  di nuovo impianto
-  di nuovo impianto a basso impatto
-  singoli esistenti di notevoli dimensioni
-  singoli esistenti compresi in zona agricola
-  singoli esistenti compresi in zona residenziale
-  per attività estrattive esistenti
-  per discarica inerti, II cat., tipo A

a destinazione commerciale

-  commerciali esistenti

a destinazione mista

-  mista
-  mista per servizi
-  mista per servizi

ZONE A VERDE PRIVATO

-  di interesse residenziale
-  a protezione di infrastrutture o insediamenti
-  di rispetto in zona industriale D1
-  Prati stabili

ZONE AGRICOLE

-  di interesse agricolo-paesaggistico
-  allevamento ittico
-  di preminente interesse agricolo
-  di interesse agricolo

CORSI D'ACQUA

-  corsi d'acqua di interesse ambientale

ALTRE INFORMAZIONI

-  Ambito P.R.P.C. del Centro storico
-  Piano di Recupero "Cortivese"
-  P.R.P.C. SS. 13
-  Limite P.R.P.C. e comparto
-  Ambito di vincolo archeologico (D.L. 42/2004)
-  Ambito di tutela archeologica comunale
-  Pista ciclabile su sede propria
-  Pista ciclabile su sede promiscua
-  Fascia di rispetto stradale
-  Metanodotto
-  Elettrodotta
-  Territorio comunale (mq 29.411.152)

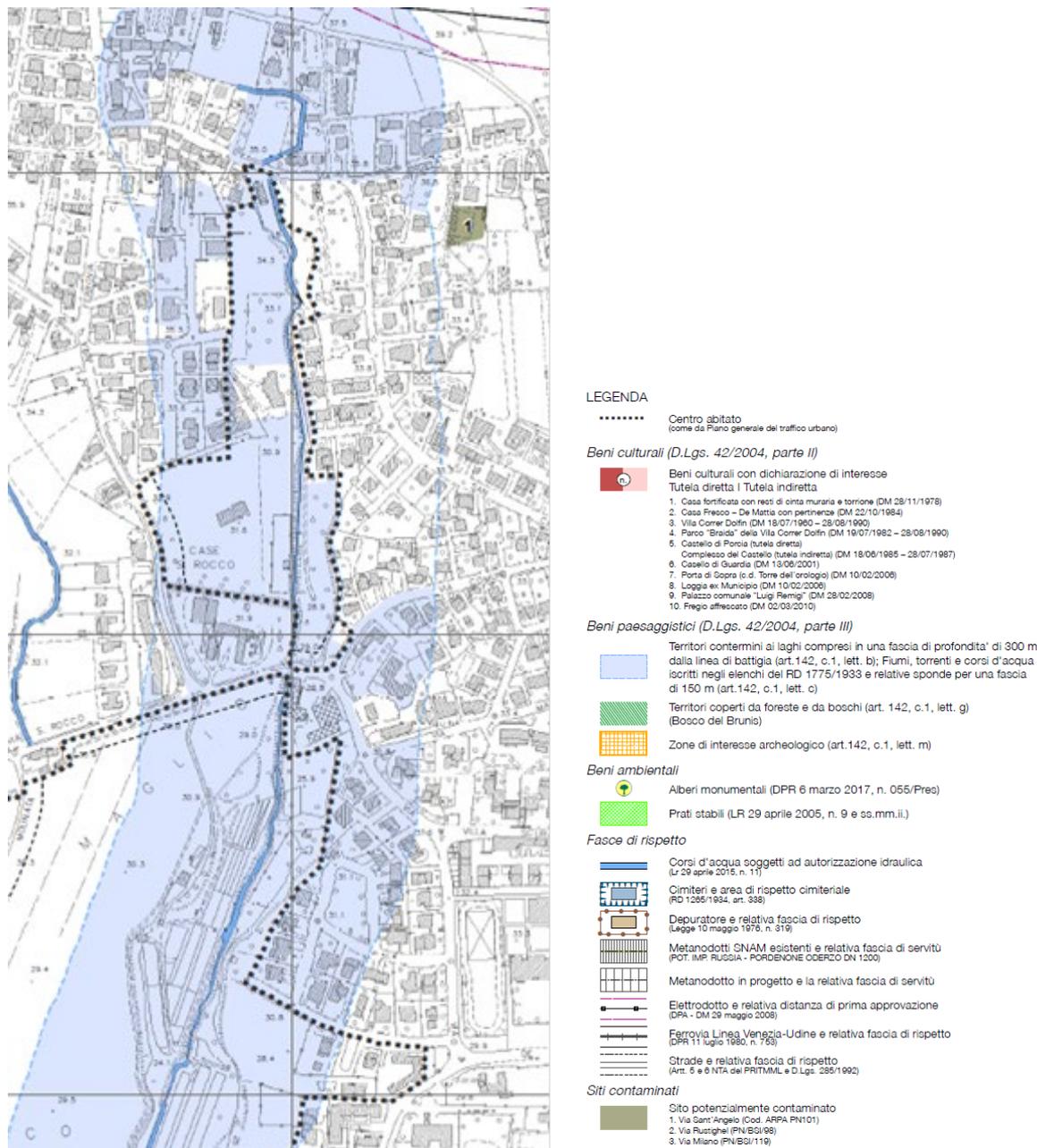
prescrizioni particolari relative al rumore

-  In tale aree debbono essere rispettati i limiti di rumore previsti dal D.P.R. n. 459 del 18/11/1998. Tali limiti dovranno essere verificati puntualmente come previsto al comma 2 dell'art.5 del D.P.R. 459/1998 e dall'allegato C al D.M. 16/03/1998.

-  In tale aree debbono essere rispettati i limiti di rumore previsti dal D.P.R. n. 142 del 30/3/2004 che dovrà essere verificato puntualmente come previsto dall'allegato C al D.M. 16/03/1998.

Figura 14 - Stralcio e legenda Variante 26 e PRGC attualmente vigente (il tracciato appare evidenziato in rosso scuro)

## Zone a vincolo speciale



**Figura 15 - Estratto della Tavola F3-2 del PRGC di Porcia "Vincoli e fasce di rispetto e di tutela in attuazione del D.Lg s 42/2004 e di altri provvedimenti amministrativi"**

Come mostrato nell'estratto di cui sopra, il PRGC del comune di Porcia individua vari tipi di vincolo, disciplinati al Titolo V delle NT il PRGC individua le aree sottoposte a vincolo speciale.

L'area di progetto è interessata dal vincolo paesaggistico del Rio San Rocco, come già menzionato nell'analisi del PPR e istituito ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. C del Codice Urbani. Il PRGC recepisce il vincolo sovraordinato e disciplina la tutela delle fasce di rispetto dei corsi d'acqua all'art. 68 delle NT, definendole come "aree occupate da corsi

*d'acqua ivi comprese le aree laterali demaniali o private... prevalentemente destinate ad opere di sistemazione idrogeologica e di conservazione dell'ambiente naturale."*

In tali aree sono consentite operazioni di manutenzione e miglioramento dell'alveo, delle sponde e della vegetazione e l'esecuzione di manufatti a servizio del corso d'acqua. Eventuali interventi sui manufatti (edifici, recinzioni, ecc.) esistenti entro tale fascia devono tener conto delle valenze ambientali e paesaggistiche del contesto. Tutti gli interventi di iniziativa privata nelle zone di rispetto dei corsi d'acqua dovranno essere approvati dalla commissione edilizia integrata. Sempre l'art.68 detta disposizioni specifiche sulle tipologie di intervento e le eventuali modalità ammesse e vietate.

### **Aree soggette a vincolo paesaggistico**

Il PRGC disciplina le aree soggette a vincolo paesaggistico all'art. 74 delle NT specificando che le procedure per l'ottenimento del titolo abilitativo all'esecuzione di opere edilizie e/o trasformazioni del territorio sono strettamente interconnesse con quelle relative alla autorizzazione paesaggistica e sono soggette alla normativa in materia, ad eccezione di quelle che non alterino considerevolmente lo stato dei luoghi.

Si specifica inoltre che l'esecuzione delle opere ricadenti in ambito di tutela paesaggistica non può comunque avere inizio senza che la relativa autorizzazione sia stata acquisita ed abbia ottenuto efficacia.

Tra le opere soggette ad autorizzazione paesaggistica si menzionano:

*3. le opere stradali e ferroviarie che prevedano nuove infrastrutture ovvero il rinnovamento delle sovrastrutture e delle pavimentazioni con cambiamento del tipo di materiale in essere, il nuovo impianto di barriere di sicurezza e parapetti su opere d'arte, il consolidamento ed adeguamento in sede del corpo stradale (movimenti franosi, scoscendimenti) o la costruzione di muri di controripa;*

*4. tutte le opere idrauliche che interessino l'alveo e le sponde dei corsi d'acqua come individuati nelle tavole A5.1/3 "Vincoli ambientali ed idrogeologici" del P.R.G.C.*

Ai fini dell'approvazione dell'intervento la normativa locale ribadisce obbligo di autorizzazione paesaggistica.

Si rileva inoltre la ricaduta di alcuni tratti della ciclabile entro la fascia di rispetto della viabilità, compatibilmente alle previsioni di PRGC disposte al Titolo IV delle NT.

### **a. PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)**

Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) è lo strumento diretto a migliorare l'uso delle risorse disponibili in sistemi e mezzi di trasporto. La stesura è articolata in tre distinti momenti:

1. individuazione degli **obiettivi** di Piano, riguardanti il sistema della mobilità nel suo complesso;
2. formulazione delle **strategie** di Piano (generali e specifiche), intese come insieme congruente e compatibile di provvedimenti per il raggiungimento degli obiettivi di Piano e riguardanti i diversi "settori" (circolazione pedonale,

ciclabile, veicolare, sosta su strada e su aree pubbliche, trasporto pubblico, ecc.) in cui si articola il sistema della mobilità;

3. precisazione dei singoli **provvedimenti** di traduzione operativa delle strategie di Piano.

Gli obiettivi, per il loro contenuto di carattere generale, sono privi di scadenze temporali, diversamente dalle strategie e dai provvedimenti cui sono associate tre fasi di attuazione:

1. **fase a breve termine**, connessa con un migliore utilizzo della rete viabilistica esistente, ottenibile rapidamente con l'impiego di segnaletica stradale ed arredi funzionali (specializzazioni di uso delle sedi stradali, spartitraffico, canalizzazione delle intersezioni, semafori, ecc.), poco o solo modestamente onerosa dal punto di vista economico e priva di significativi interventi infrastrutturali;
2. **fase a medio termine**, connessa con modifiche geometriche e funzionali degli archi e dei nodi stradali della rete esistente ed alla realizzazione di parcheggi tramite interventi infrastrutturali limitati, ma di onere economico più rilevante;
3. **fase a lungo termine**, connessa alla realizzazione di nuovi archi stradali e di infrastrutture significative per la sosta veicolare e per il trasporto pubblico locale.

Gli **obiettivi assunti** in questo Piano, comprendenti quelli contenuti nelle direttive nazionali (Nuovo codice della strada e "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", emanate nel 1995 dal Ministero dei LLPP) in materia, sono:

- miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta), con conseguente riduzione della congestione stradale;
- incentivazione dell'uso del trasporto pubblico;
- riduzione degli incidenti stradali;
- riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
- rispetto e salvaguardia dei valori ambientali;
- contenimento dei costi pubblici e privati;
- difesa delle utenze deboli, intendendo per queste ultime - in generale - i pedoni ed i ciclisti.

Si precisa altresì che il presente PGTU segue, per quanto applicabili, gli indirizzi formulati dalle seguenti normative e strumenti pianificatori:

- Circolare Ministero dei Lavori Pubblici n. 3698/2001 "Linee guida per la redazione dei piani della sicurezza stradale urbana";
- indirizzi del Piano Regionale della Sicurezza Stradale della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia approvato con DGR 922/2007;

- Piano Regionale per il Trasporto Pubblico Locale, approvato con DGR n. 3377 dd. 20.11.1998;
- piani d'azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico di cui al D.Lgs. 351/1999;
- Piano Regionale di miglioramento della qualità dell'aria di cui alla L.R. 16/2007 (di seguito PRMQA) vigente;

### **Strategie generali per la mobilità ciclabile**

Il riferimento normativo per le infrastrutture ciclabili è costituito dal D.M. 557/99; si sottolinea infine che il trasporto ciclistico rappresenta un'importante alternativa modale soprattutto per gli spostamenti a breve raggio (es. casa-scuola o casa-lavoro). Tra le strategie proposte per il raggiungimento degli obiettivi di piano, particolare importanza assumono:

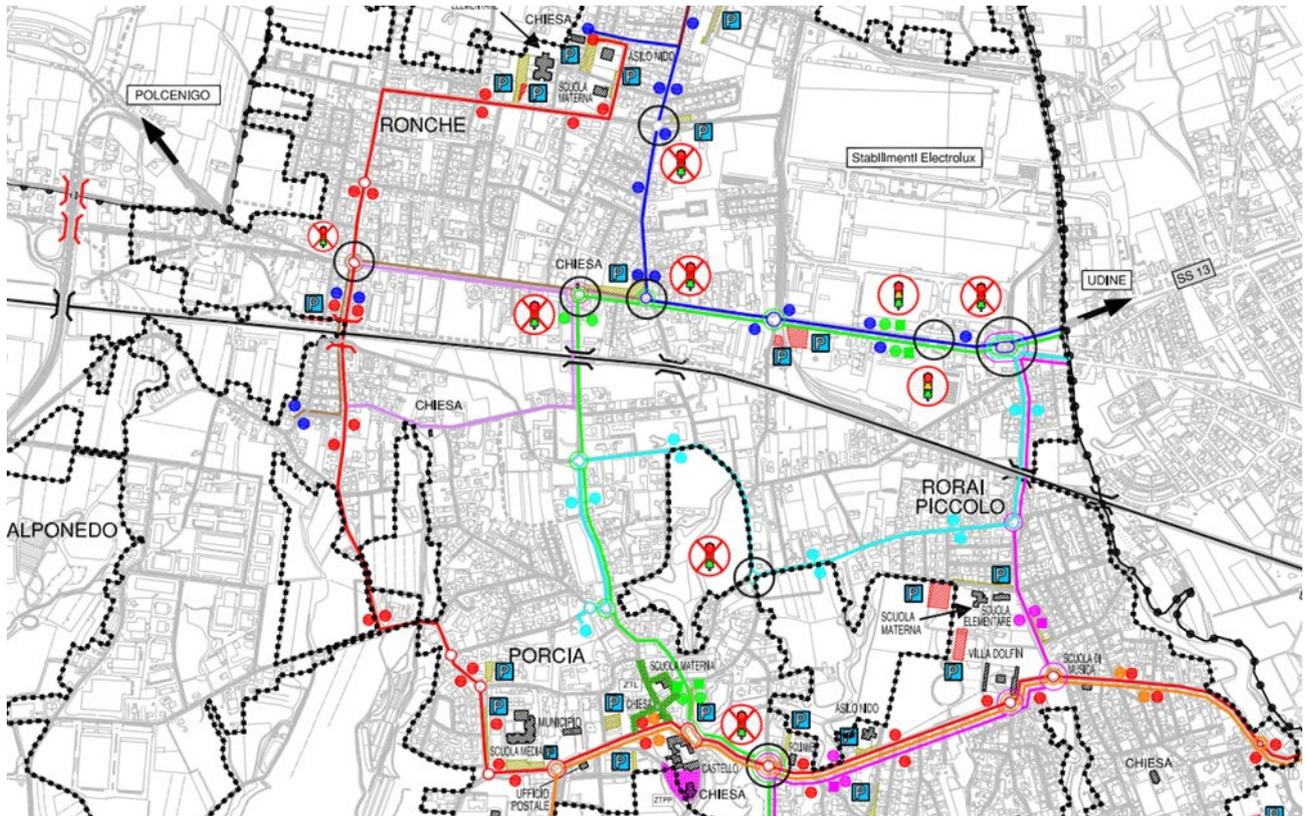
- il miglioramento delle connessioni ciclabili, attraverso la definizione di una serie di itinerari principali di attraversamento Ovest- Est e Sud-Nord del territorio comunale, che raccolgano e distribuiscano un'utenza diffusa negli insediamenti residenziali, produttivi e di servizi esistenti al suo interno: (a) da Porcia verso Pordenone, (b) da Porcia verso Fontanafredda, (c) da Porcia verso Brugnera, (d) da Porcia verso Roveredo in Piano;
- il necessario riscontro in termini di infrastrutture alle esigenze dell'utenza ciclo-turistica;
- l'adeguamento della capacità delle intersezioni ai flussi veicolari previsti, risolvendo i conflitti tra le diverse
- correnti di traffico (veicoli a motore, biciclette, pedoni);
- l'incremento (ove possibile) l'utilizzazione del trasporto pubblico e del trasporto ciclistico, in quanto modi di trasporto meno inquinanti ed ingombranti rispetto al trasporto privato individuale a motore.

La formulazione delle strategie generali dello strumento deriva dalla precisazione con riferimento ai diversi settori della mobilità degli obiettivi sopra menzionati, tenendo conto della necessità di risolvere le problematiche prevalenti evidenziate nella fase di analisi. Con riferimento alla mobilità ciclabile è strategia generale l'incentivazione del trasporto ciclistico con attrezzature idonee per soddisfare ed incrementare in condizioni di sicurezza la domanda di mobilità connessa con questo modo di trasporto, secondo cui occorre creare una rete coerente di itinerari ciclabili comunali (su sede propria, su corsia riservata, su marciapiede od in promiscuo con il traffico a motore debitamente rallentato), ricercando le possibili connessioni tra le varie località e polarità (scuole, servizi pubblici, ecc.) esistenti sul territorio comunale. La rete ciclabile risultante deve altresì soddisfare le esigenze dell'utenza turistica ed essere - ove possibile - coordinata con le previsioni provinciali e con quelle dei Comuni limitrofi, dando indicazioni per la risoluzione dei punti di conflitto fra il traffico ciclistico ed il traffico veicolare a motore.

### **Classificazione funzionale della viabilità**

Uno dei contenuti più qualificanti del PGTU è la definizione di una classificazione della viabilità esistente (urbana ed extraurbana), che identifichi le caratteristiche funzionali di ciascun arco stradale da cui si perviene ad una riorganizzazione della rete stradale in termini gerarchici, con effetti migliorativi per quanto riguarda la sicurezza e la facilità degli spostamenti, la riduzione dei perditempo ed il rispetto dei vincoli ambientali.

Solo tenendo conto della classificazione effettuata, infatti, è possibile procedere agli interventi di riqualificazione delle infrastrutture necessari per rendere operativo il presente Piano (canalizzazione ed adeguamento delle intersezioni, protezione degli itinerari ciclabili e pedonali, realizzazione della segnaletica verticale ed orizzontale, installazione dei dispositivi per la limitazione della velocità lungo le direttrici di penetrazione urbana e nelle zone residenziali, ecc.). Le caratteristiche geometriche e di traffico della rete esistente conducono all'individuazione di una gerarchia delle infrastrutture stradali articolata nelle due fondamentali categorie di strade extraurbane e strade urbane.



**Legenda**

- confine comunale
- ..... limite centro abitato
- linea ferroviaria
- viabilità esistente
- viabilità di progetto
- ▨ fascia di rispetto progetto viabilistico denominato "Gronda Nord"
- ( ) sovrappasso stradale o ferroviario esistente
- ( ) sovrappasso stradale o ferroviario esistente da ampliare o di progetto
- intersezione semaforizzata da mantenere
- intersezione semaforizzata da eliminare
- edificio pubblico
- nuovo centro intermodale di progetto
- parcheggio scambiatore con il TPL su sede propria esistente avente capacità almeno di 20 posti-auto
- parcheggio scambiatore con il TPL su sede propria di progetto avente capacità almeno di 20 posti-auto
- ZTL Zona a Traffico Limitato (ZTL) di progetto
- ZTPP Zona a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP) di progetto

**Linee TPL extraurbane**

- percorso linea n° 23 ATAP Brugnera-Tamai-Porcia-Pordenone
- fermata linea n° 23 ATAP Brugnera-Tamai-Porcia-Pordenone
- percorso linea n° 64 ATAP Motta di Livenza-Prata-Pordenone (sola andata) e linea n° 65 Oderzo-Ghirano-Pordenone (andata e ritorno)
- fermata linea n° 64 ATAP Motta di Livenza-Prata-Pordenone (sola andata)
- fermata linea n° 65 ATAP Oderzo-Ghirano-Pordenone
- percorso linea ATVO n°14 e n°15 San Donà di Piave - Pordenone
- fermata linea ATVO n°14 San Donà di Piave - Pordenone
- fermata linea ATVO n°15 San Donà di Piave - Pordenone

**Linee TPL urbane**

- percorso linea n° 4 ATAP Porcia (chiesa di S. Antonio)-Pordenone-Cordenons (piazza)
- deviazione percorso linea n° 4 ATAP Porcia (chiesa di S. Antonio)-Pordenone-Cordenons (piazza) per realizzazione sottopasso via alla Ferrovia
- fermata linea n° 4 ATAP Porcia (chiesa di S. Antonio)-Pordenone-Cordenons (piazza)
- percorso linea n° 5 ATAP Porcia (Borgo Nuovo)-Pordenone (Piazza Risorgimento) - Cordenons (piazza)
- percorso alternativo linea n° 5 ATAP Porcia (Borgo Nuovo)-Pordenone (Piazza Risorgimento) - Cordenons (piazza) su via Roveredo in direzione nord
- percorso alternativo linea n° 5 ATAP Porcia (Borgo Nuovo)-Pordenone (Piazza Risorgimento) - Cordenons (piazza) una volta ogni ora, attualmente deviato lungo la direttrice via S. Angelo - via S. Antonio per la realizzazione del sottopasso in via alla Ferrovia
- fermata linea n° 5 ATAP Porcia (Borgo Nuovo)-Pordenone (Piazza Risorgimento) - Cordenons (piazza)
- percorso nuova linea TPL Porcia - Pordenone (proposta Provincia di Pordenone)
- proposta di fermata percorso nuova linea TPL

Nota. Le fermate del TPL, ove possibile, devono essere dotate di apposito golfo, con priorità accordata alla SS 13

**Figura 16 - Stralcio e legenda Tav. P03 - Intero territorio comunale: rete del trasporto pubblico locale - individuazione fermate e aree di interscambio e interventi previsti, PGTU Porcia**

L'intervento ad oggetto si inserisce su un tratto di viabilità esistente classificata dal PGTU come "*strada urbana interquartiere<sup>6</sup> esistente*" lungo la quale sono previste due rotonde, all'incrocio tra via Villa Scura e via M. Vietti e tra via Villa Scura e via Della Senta, attualmente individuati come nodi critici della mobilità principale e collegate da un tratto in cui il PGTU prevede strategie di moderazione del traffico.

L'intero tratto di inserimento della ciclabile di progetto è inoltre interessato dal passaggio della TPL Urbana N°4 ATAP Porcia-Pordenone-Cordenons, che rappresenta già ora una delle principali linee di trasporto pubblico.

Nelle tavole grafiche P4.a e P4.b del PGTU è rappresentata la rete degli itinerari ciclabili di progetto distinti secondo le seguenti categorie di collegamenti:

- collegamenti ciclabili principali con connessioni ai Comuni limitrofi;
- itinerari ciclo-turistici;
- rete ciclabile di completamento.

Per i collegamenti ciclabili principali e con i Comuni limitrofi, si individuano i seguenti itinerari:

- n.1 - Pordenone-Porcia-Fontanafredda, lungo la SS 13 (itinerario Est-Ovest alto);
- n.2 - Pordenone (via Tessitura) -Porcia-Pieve, lungo via Cartiera-via Correr-via Marconi-via de Pellegrini-via Villa Scura-via San Rocco-via Pieve-via della Latteria (itinerario Est-Ovest centrale);
- n.3 - via Roveredo-via Dante-via Monti-via Santa Margherita-via del Tulipifero-via dell'Agnesina-via Marconi-via de Pellegrini-via del Platano-via Santa Ruffina-via Colombo-via Brunis-via Castellet (Est- Sud) (itinerario Nord-Sud orientale);
- n.4 - via Gabelli-via Zuccolo (itinerario di Rorai Piccolo);
- n.5 - via Ceolini-via alla Ferrovia (itinerario Nord-Sud occidentale).

I tratti ciclabili oggetto di intervento rientrano negli itinerari:

- n°2 - Est-Ovest centrale, che si sviluppa lungo l'asse via Cartiera-via Correr, per continuare verso Ovest lungo l'asse via Marconi-via de Pellegrini, ecc., fino a raggiungere la frazione di Pieve;
- n°5 – Nord-Sud occidentale, che collega la zona di Ronche alle zone centrali del territorio comunale.

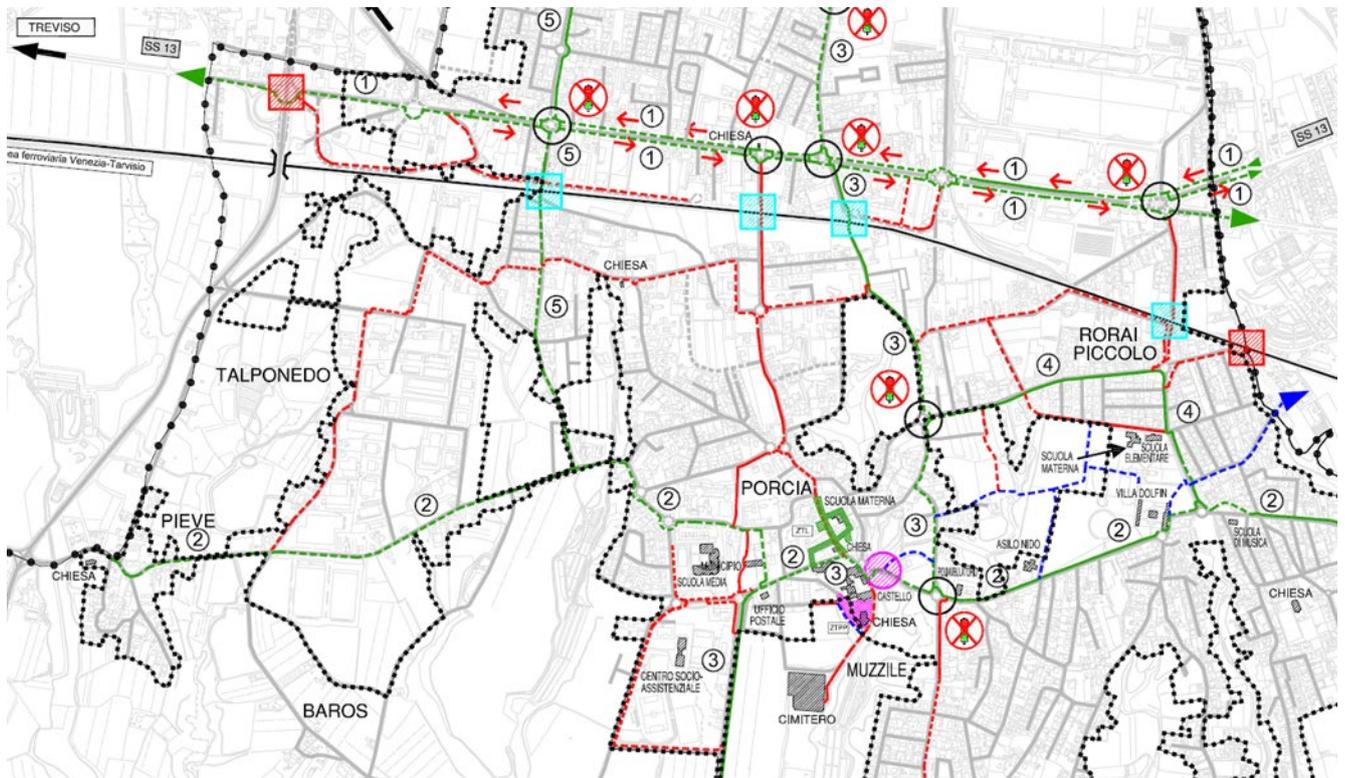
Tutti e cinque gli itinerari sono comunque interconnessi tra di loro e permettono il raggiungimento, oltre che delle aree limitrofe, anche dei punti rilevanti dal punto di vista turistico; si veda ad esempio come la connessione diretta tra l'itinerario n° 2 e quello n° 3 lungo via Villa Scura permetta il raggiungimento del centro capoluogo, ovvero del centro storico in cui tra l'altro lo stesso PUGC prevede lo sviluppo di una ZTL.

La rete dei percorsi sopra menzionati è integrata, inoltre, da una serie di ulteriori percorsi locali, intesi ad assicurare i collegamenti tra le direttrici principali precedentemente individuate ed i servizi insediati nel territorio comunale (Municipio, scuole, aree verdi, cimitero, poli residenziali, ecc.).

Al punto 2.3.2 il PGTU riporta anche i criteri progettuali da seguire nella progettazione dei percorsi ciclabili, in relazione alla tipologia (promiscua, su sede propria, ...) e con riferimento alla Circ. P.C.M. n.432 del 31.3.93 (integrata ed

<sup>6</sup> Le direttive ministeriali per la redazione dei piani del traffico, emanate nel 1995 (e dunque più recenti della normativa CNR – che risale al 1978 – e di quella del Nuovo codice della strada – che fu emanato nel 1992), prevedono la possibilità di inserire, fra le tre categorie varie sopra identificate, le due categorie delle strade urbane di interquartiere e delle strade urbane interzonali, aventi caratteristiche intermedie rispettivamente tra quelle di scorrimento e quelle di quartiere, e tra queste ultime e quelle locali.

aggiornata dal D.M. 30 Novembre 1999, n.557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili), a cui si rimanda per ottenerne il quadro completo.



### Legenda

- confine comunale
- limite centro abitato
- linea ferroviaria
- viabilità esistente
- viabilità di progetto
- ▨ fascia di rispetto progetto viabilistico denominato "Gronda I"
- ▨ edificio pubblico
- ZTL Zona a Traffico Limitato (ZTL) di progetto
- ZTPP Zona a Traffico Pedonale Privilegiato (ZTPP) di progetto

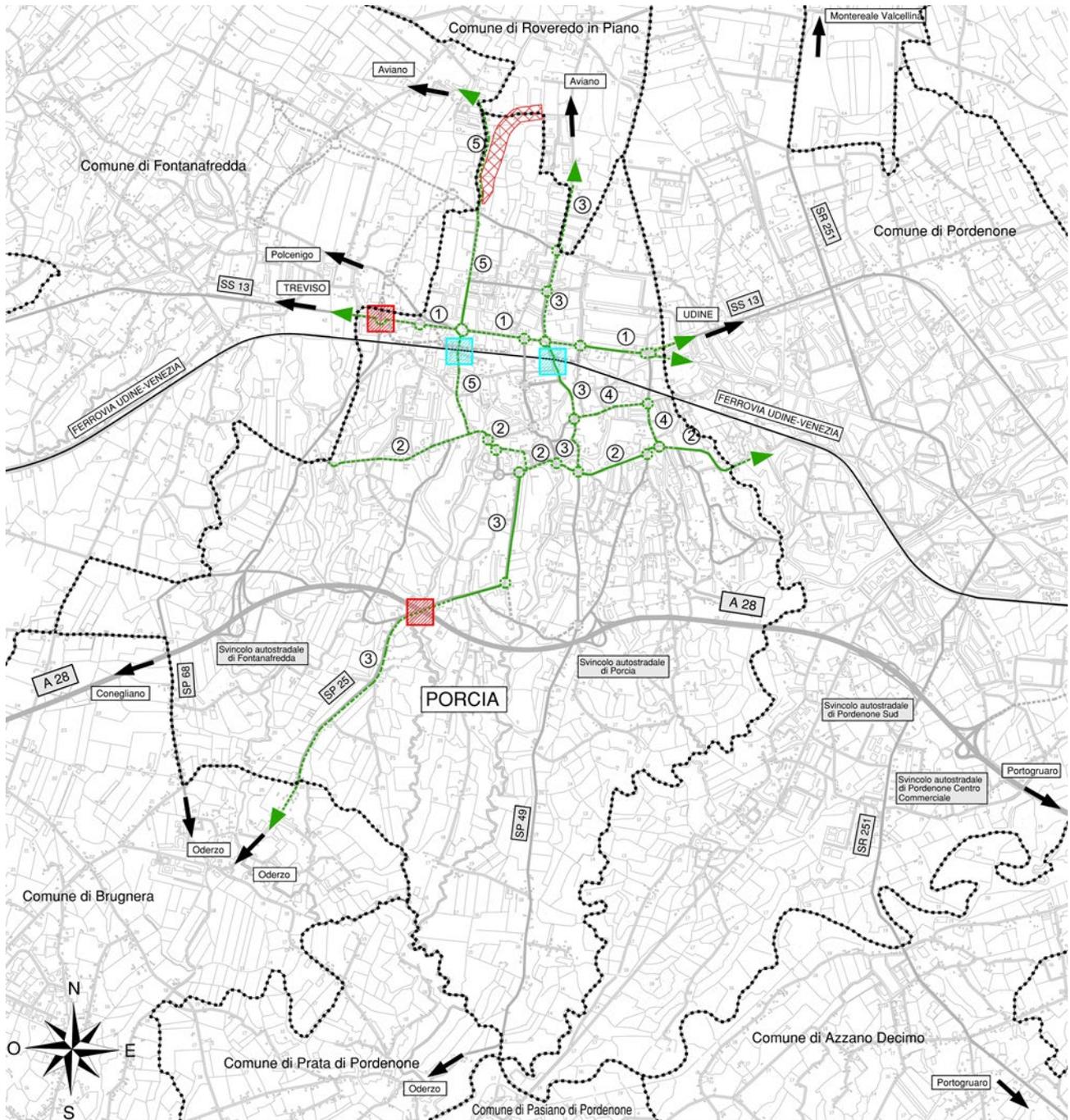
### Itinerari ciclabili o ciclopedonali principali

- itinerario ciclabile o ciclopedonale principale esistente
- itinerario ciclabile o ciclopedonale principale di progetto
- ① itinerario Est-Ovest alto: SS 13 (Corso Zanussi - corso Itali)
- ② itinerario Est-Ovest centrale: via Cartiera - via Correr - via Marconi - via De' Pellegrini - via Villa Scura - via San Rocco - via Pieve - via della Latteria
- ③ itinerario Nord -Sud orientale: via Roveredo - via Dante - vi - via S. Margherita - via del Tulipifero - via dell'Agnesina - Marconi - via De' Pellegrini - via del Platano - via S. Ruffine Colombo - via Brunis - via Castellet
- ④ itinerario di Rorai Piccolo: via Gabelli - via Zuccolo
- ⑤ itinerario Nord-Sud occidentale: via Ceolini - via alla Ferrov

### Altri itinerari ciclabili o ciclopedonali

- itinerario ciclabile o ciclopedonale esistente
- itinerario ciclabile o ciclopedonale di progetto
- itinerario ciclabile o ciclopedonale turistici esistente
- itinerario ciclabile o ciclopedonale turistico di progetto
- ⊙ (green light) intersezione semaforizzata interessante il trasporto ciclistico da mantenere
- ⊙ (red X) intersezione semaforizzata interessante il trasporto ciclistico da eliminare
- senso unico per il trasporto ciclistico
- ▨ sottopasso stradale o ferroviario interessante il trasporto ciclistico esistente
- ▨ sottopasso stradale o ferroviario da adeguare al trasporto ciclistico
- ⊙ (pink) ponte da adeguare al trasporto ciclistico
- }) sovrappasso autostradale esistente

**Figura 17 - Stralcio e legenda Tav. P4a - Intero territorio comunale: progetto itinerari principali e turistici della rete del trasporto ciclistico, PGTU Porcia**



- LEGENDA**
- confine comunale
  - linea ferroviaria Udine-Venezia
  - viabilità esistente
  - - - - - viabilità in progetto
  - Itinerari ciclabili o ciclopedonali principali
  - tratto esistente
  - - - - - tratto di progetto
  - ① itinerario Est-Ovest alto: Pordenone (SS 13) - Porcia - Fontanafredda
  - ② itinerario Est-Ovest centrale: Pordenone (via Tessitura) - Porcia - Roveredo
  - ③ itinerario Nord-Sud orientale: Roveredo - Porcia - Tamai di Brugnera
  - ④ itinerario Est-Sud: Rorai Piccolo di Porcia, via Gabelli - via Zuccolo
  - ⑤ itinerario Nord - Sud occidentale: Ceolini di Fontanafredda - Porcia (via alla Ferrovia)
  - sottopasso stradale o ferroviario interessante il trasporto ciclistico esistente
  - sottopasso stradale o ferroviario da adeguare al trasporto ciclistico
  - ▨ fascia di rispetto progetto viabilistico denominato "Gronda Nord"

**Figura 18 - Stralcio e legenda Tav. P4b - Intero territorio comunale: trasporto ciclistico – proposta di interconnessioni comunali, PGTU Porcia**

Si precisa che la rete di itinerari ciclabili proposta nel PGTU rappresenta uno schema di indicazioni di massima, le quali devono essere oggetto di ulteriori approfondimenti riguardanti le caratteristiche dei tracciati, i materiali impiegati ed i costi di costruzione. Il PGTU sottolinea come la realizzazione del nuovo sistema di percorsi ciclabili entro il tessuto urbano di Porcia richieda una diversa organizzazione delle piattaforme stradali esistenti, dove necessario da conseguirsi assegnando al trasporto ciclistico alcuni spazi attualmente destinati alla sosta veicolare su strada od allo scorrimento dei veicoli privati a motore. Per quanto riguarda la sosta veicolare, gli spazi persi su strada vengono compensati da quelli acquisiti su nuove sedi proprie (infrastrutture di parcheggio) esterne alla carreggiata, applicando quindi il criterio di sostituire con queste ultime l'offerta di sosta su strada, senza quindi incrementare in modo significativo la dotazione complessiva.

## 7. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ DEL PROGETTO

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

Lo specchio seguente sintetizza il risultato delle verifiche di compatibilità riportate nei paragrafi precedenti:

| AQUISIZIONE DI PARERI, AUTORIZZAZIONI, ETC...  |  |   |
|--|--|---|
| Zone a vincolate ai sensi del D.L. n° 42/2004  | PRESENTE                                     | Si richiede autorizzazione paesaggistica  |
| Siti Natura 2000 (SIC e ZPS) tutelati ai sensi del DPR 357/1997  | ASSENTI                                      | Non richiede verifica di significatività  |
| Zone a rischio idraulico/geologico individuate nel PAI dell'Autorità di Bacino del fiume Po (approvato con DPCM 24 maggio 2001) e dal PGRA | ASSENTI AREE ESPOSTE A RISCHIO SIGNIFICATIVO | Fare riferimento agli elaborati tecnici specifici, considerate le opere idrauliche previste |
| Strumenti urbanistici vigenti  | COMPATIBILE                                  | Si richiede Variante (non sostanziale) al PRGC  |

## 8. SINTESI E CONCLUSIONI

Con la realizzazione del tratto ciclabile oggetto di valutazione l'Amministrazione intende materializzare il collegamento tra i percorsi presenti, nonché mettere in sicurezza l'utenza debole della strada. Al contempo si contribuisce ad un miglioramento della circolazione degli utenti, promuovendo forme di mobilità alternative e sostenibili. La rilevanza, a livello logistico e anche turistico, della tratta ciclabile ad oggetto è sottolineata dallo stesso Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Porcia che individua cinque itinerari ciclabili principali di rilevanza sia urbana sia intercomunale in cui rientrano anche i tratti oggetto di valutazione. Si può confermare, pertanto, la valenza strategica del tratto ciclabile considerato.

Le scelte operate nella stesura del progetto definitivo risultano coerenti con quanto previsto non solo dalla normativa tecnica di settore (infrastrutture), ma anche con quanto precisato all'interno della strumentazione urbanistica vigente, come si evince dal PGTU e dal PRGC.

Lo sviluppo su viabilità esistente riduce quasi a zero il consumo di suolo, in linea con gli obiettivi degli strumenti sovraordinati; la presenza di corsie ciclabili in sede propria oltretutto pienamente in linea con quanto stabilito dal PGTU permettono una maggiore libertà di circolazione contribuendo anche al riordino della circolazione. Nelle scelte progettuali si è inoltre tenuto conto di tutti gli elementi necessari a garantire la percorrenza libera delle corsie ciclabili (v. spostamento degli elementi - es. segnali- reso necessario per lo sgombero della corsia). Al tempo stesso, sono stati rispettati e mantenuti tutte le componenti dell'ambiente naturale e del paesaggio.

Per quanto concerne le misure di mitigazione e compensazione, la realizzazione della pista ciclabile non comporta impatti significativi a livello di inserimento paesaggistico; essendo un'opera che si sviluppa in lunghezza e non in altezza, non causa alcun impatto visivo negativo sul paesaggio circostante.

Per quanto attiene questi aspetti, infatti, in fase progettuale sono stati adottati criteri generali e accorgimenti tecnico-progettuali di interventi coerenti con le caratteristiche dell'intorno con adozione materiali compatibili e che ben si integrano con il contesto urbano in cui va ad inserirsi il tratto di pista ciclabile.

Il progetto previsto non incide sulla qualità e la fruizione della componente paesaggistica e non genera degli impatti negativi, al contrario la dotazione di una pista ciclabile lungo Via alla Ferrovia si palesa come un'occasione per riqualificare e rendere fruibili aree di collegamento ora non percorribili in sicurezza da parte della mobilità lenta. Si rimanda agli elaborati necessari al nulla osta paesaggistico per ulteriori dettagli, specie per quanto attiene l'interferenza con il vincolo paesaggistico relativo al Rio San Rocco.

Rispetto allo strumento urbanistico vigente (PRGC) il progetto risulta prevalentemente coerente con le destinazioni d'uso ammesse nelle zone interessate e contribuisce ad un miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità e della vivibilità in generale di tali aree. Tuttavia dal confronto tra il progetto definitivo e gli elaborati di piano in alcuni tratti si rilevano interferenze con la zonizzazione del PRGC e le annesse NT che non permettono di affermare la piena coerenza del progetto, la cui approvazione richiede di apportare delle modifiche puntuali allo strumento vigente.

Per la proposta di Variante si faccia riferimento agli elaborati cartografici e alla relazione tecnica specifici.