



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA COMUNE DI PORCIA

PIANO DELLA MOBILITA' CICLABILE (BICIPLAN)

CUP: - CIG: - Codice progetto 0 6 0 6

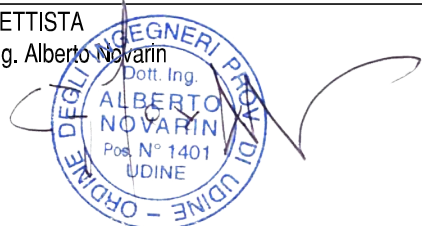
FASE 4 - DEFINIZIONE DEL PIANO

Codice elaborato		
P	R	5

Scala	-
-------	---

Emissione	
Data	09.10.2023
Redatto	A.N.
Controllato	A.N.
Approvato	A.N.

Titolo elaborato	
Rapporto preliminare di VAS	
Nome file	606-P Cartiglio relaz-bici-fase4.dwg

Firme	
PROGETTISTA dott. ing. Alberto Novarin  Dott. Ing. ALBERTO NOVARIN Pos. N° 1401 UDINE ORDINE DEGLI INGEGNERI PROV. DI UDINE	COMMITTENTE: Comune di Porcia
Documento sottoscritto digitalmente Stampa conforme all'elaborato firmato digitalmente	

Rev.	Data	Redatto	Controllato	Approvato	Oggetto revisione
01	24.01.2024	A.N.	A.N.	A.N.	REVISIONE GENERALE
02					
03					
04					
05					



Studio Novarin s.a.s.

via Daniele Manin, 10 - 33100 Udine - ☎ 0432 421013 - ✉ studio@novarin.net

**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI PORCIA**

BICIAN

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

A.	INTRODUZIONE -----	3
B.	CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI	
B1)	Caratteristiche del progetto di piano -----	3
B1.1)	Stato di fatto -----	3
B1.2)	Progetto di piano -----	4
B1.3)	In quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse -----	5
B1.4)	In quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati	5
B1.5)	La pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile -----	6
B1.6)	Problemi ambientali pertinenti al piano -----	7
B1.7)	La rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)	7
B2)	Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:	
B2.1)	Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti -----	8
B2.2)	Carattere cumulativo degli impatti -----	11
B2.3)	Natura transfrontaliera degli impatti -----	11
B2.4)	Rischi per la salute umana o per l'ambiente -----	12
B2.5)	Entità ed estensione nello spazio degli impatti -----	12
B2.6)	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale -----	12
B2.7)	Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	12
B2.8)	Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o Internazionale -----	13
C.	CONCLUSIONE -----	13

Appendice 1 **TAB.1 - Superfici territoriali interessate dagli interventi di piano**

Appendice 2 **Rete ciclabile comunale sovrapposta all'inventario dei prati stabili**

A. INTRODUZIONE

La presente relazione si configura come DOCUMENTO DI VERIFICA (art. 5, Legge Regionale 11/2005), redatto sulla base dei criteri fissati nell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE e dei contenuti del rapporto ambientale di cui all'art.7, comma I, lettera b), se il Piano debba essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

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

B1) Caratteristiche del progetto di piano

Il **BICIPLAN DI PORCIA** è previsto dalla vigente normativa regionale in materia, e segnatamente dalla legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa". Si tratta di una legge di sistema che, nell'ambito delle politiche per una mobilità sostenibile, in termini ambientali e sanitari, promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del sistema della ciclabilità diffusa sul territorio, con l'obiettivo di incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto alternativo alla motorizzazione privata. La legge in questione è rivolta sia al completamento della rete ciclabile regionale (ReciR) per incrementare i già consistenti flussi cicloturistici che interessano la Regione, sia all'incentivazione del trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni, mediante interventi ed azioni volti a favorire l'impiego di questo modo di trasporto in particolare per gli spostamenti quotidiani casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva, nella prospettiva del perseguimento della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio.

Il Biciplan è uno strumento indispensabile per pianificare la mobilità ciclistica sul territorio comunale ed ottenere i finanziamenti per realizzare le relative infrastrutture ed azioni di sostegno e di diffusione all'utilizzo della bicicletta. Le reti ciclabili introdotte dal Biciplan sono parte integrante del sistema regionale di mobilità delle persone, e concorrono al raggiungimento degli **obiettivi** di: **a) efficientamento dei sistemi di trasporto; b) diminuzione dei tempi di spostamento; c) abbattimento dei livelli d'inquinamento; d) riqualificazione del territorio; e) valorizzazione del paesaggio**. Si sottolinea che con la legge 8/2018 le reti ciclabili e la mobilità ciclistica assumono la medesima rilevanza strategica e il medesimo rango funzionale degli altri sistemi di trasporto e di viabilità.

B1.1) Stato di fatto

Il territorio comunale, interamente pianeggiante, ha una popolazione pari a 14.999 (anno 2020), misura 29,49 km² e confina con i seguenti Comuni:

- Pordenone a Est;
- Roveredo in Piano a Nord;
- Fontanafredda e Brugnera a Ovest;
- Prata a Sud.

Il Comune di Porcia è uno dei più popolati della Provincia di Pordenone e costituisce un'unica conurbazione con il Capoluogo Provinciale e con Cordenons; esso è interessato da alcuni corsi d'acqua principali con andamento planimetrico Nord-Sud, tra i quali il Canale Bretella ed il Fiume Noncello, che segnano il confine comunale con Pordenone.

Dotata di un importante **nucleo storico** che risale al X-XI secolo e comprende un castello, già dimora permanente della nobile famiglia dei Porcia, ed altri edifici di notevole interesse civile come il Palazzo Novo del Vescovo, il cinquecentesco Palazzo del Feudo e la Loggia Municipale, Porcia è sede di stabilimenti industriali di rilievo nazionale per la produzione di elettrodomestici (Gruppo Electrolux).

L'**autostrada A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano**, la **Strada Statale SS 13 "Pontebbana"** (che è proprietà comunale entro il centro abitato di Porcia) e la **ferrovia Venezia-Udine-Tarvisio** ne attraversano il territorio lungo la direttrice Ovest-Est; altre arterie stradali principali corrispondono alla **bretella autostradale di via Bodegan**, che collega la A28 alla SS 13, ed alle strade regionali locali **SRPN 25**, che collega Porcia a Brugnera e inizia oltre il limite Ovest del centro abitato di Palse, **SRPN 68** (via Pont Frait-via Ungaresca), che collega Porcia a Brugnera con itinerario a Ovest del precedente e **SRPN 49** (via Spinazzedo-via Prata), che collega Porcia a Prata, con itinerario a Est dei due precedenti.

Il territorio comunale comprende **sette frazioni**: Palse, Pieve, Rondover, Rorai Piccolo, Sant'Antonio, Spinazzedo, Talponedo.

Le **connessioni viabilistiche primarie** sono rappresentate innanzitutto dalla già citata **autostrada A28 Portogruaro-Pordenone-Conegliano**, la quale attraversa il territorio comunale di Porcia nella parte mediana di quest'ultimo ed è caratterizzata dalla presenza sul territorio comunale dello **svincolo autostradale di Porcia**, configurato "a trombetta", con immissione diretta su via Repolle, nonché dello **svincolo autostradale di Fontanafredda**, collocato a Ovest del precedente ed ai limiti del territorio comunale con la medesima configurazione ed immissione diretta sulla bretella di via Bodegan.

Un'altra arteria di rilevanza nazionale è la **Strada Statale n.13 "Pontebbana"**, che collega Venezia-Mestre a Tarvisio-confine di Stato ed attraversa da Ovest a Est la parte Nord del territorio Comunale di Porcia, dal confine comunale con Fontanafredda fino al confine comunale con Pordenone, in prossimità del quale ha inizio la tangenziale Nord alla viabilità interna di quest'ultimo abitato. Il tratto di SS 13 con sviluppo all'interno del centro abitato di Porcia è di proprietà comunale.

Le **strade regionali locali** che interessano il territorio provinciale sono le seguenti, già sopra introdotte:

- SRPN 25 Porcia-Brugnera;
- SRPN 49 Porcia-Prata di Pordenone;
- SRPN 68 Porcia-Brugnera.

B1.2) Progetto di piano

Sulla base delle indagini effettuate nella fase di analisi riguardanti la conformazione del territorio, della rete

stradale e dei poli insediativi, nonché la domanda di trasporto ciclistico, si evidenziano nel seguito gli **itinerari portanti della rete ciclabile** del Comune di Porcia.

FVG 4 - CICLOVIA DI INTERESSE REGIONALE FGV4 "DELLA PIANURA E DEL NATISONE", sviluppata, all'interno del Comune di Porcia, lungo le vie del Pedron, delle Acque, Gabelli, Correr, Marconi, De Pellegrini, delle Risorgive, Ponte della Zitta, Molinata, Gandin e Camol di Tamai fino al confine con il Comune di Fontanafredda e Brugnera.

ITP1 - ITINERARIO EST-OVEST ALTO, sviluppato lungo la SS 13 (corso Italia e via Zanussi) e viale Grigoletti (Comune di Pordenone).

ITP2 - DIRAMAZIONE ITINERARIO FVG4, sviluppato su via Cartiera fino al confine con il Comune di Pordenone e terminante presso il centro intermodale (autostazione e stazione ferroviaria) di Pordenone.

ITP3 - ITINERARIO CICLABILE NORD-SUD PRINCIPALE, sviluppato lungo le vie Roveredo, Dante, via Monti, S. Margherita, del Tulipifero, dell'Agnesina, Marconi, De Pellegrini, del Platano, S. Ruffina, via Colombo (frazione di Palse), Brunis e Castellet fino al confine con il Comune di Brugnera.

ITP4 - ITINERARIO CICLABILE NORD-SUD ORIENTALE, sviluppato lungo le vie Gabelli, Cartiera, della Fontana, Laghi e Repolle, fino alla confluenza con FVG10 a Sud dell'autostrada A28;

ITP5 - ITINERARIO NORD-SUD OCCIDENTALE, sviluppato lungo le vie Ceolini ed alla Ferrovia;

ITP6 - ITINERARIO EST-OVEST DIRAMAZIONE, sviluppato lungo le vie Villa Scura, S. Rocco e Pieve (frazione di Pieve).

Gli itinerari di interesse regionale della rete **ReCIR** quali FVG4 (che interessa il territorio comunale in esame) sono definiti dal vigente **PREMOCI (Piano regionale della mobilità ciclistica)**, che nella Regione FVG, in base alla **Legge Regionale 23 febbraio 2018, n. 8 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa"**, costituisce il principale strumento di pianificazione della mobilità ciclistica.

B1.3) In quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse

Il **BICIPLAN** costituisce un fondamentale riferimento per la pianificazione della mobilità ciclistica, in quanto definisce le modalità di utilizzazione della rete viaria esistente e gli **scenari** della sua trasformazione a breve e medio termine.

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

Come in parte già sopra specificato, **il piano in esame si configura quale intervento di settore per il perseguimento di uno sviluppo organico ed ordinato del territorio**, con particolare riferimento al **miglioramento delle condizioni della mobilità** ed alla **riduzione degli effetti negativi ad essa connessi** (es. congestione, pericolosità, rumore, inquinamento atmosferico, degrado visivo, ecc.). Il **BICIPLAN verifica le norme urbanistiche stabilite dal Piano Regolatore Generale Comunale in vigore**, delineando peraltro **interventi specifici di miglioramento della mobilità**, i quali saranno assoggettati alle procedure di variazione dei vincoli urbanistici previsti dalla normativa regionale.

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

Il piano, nella sua formulazione ed articolazione, tiene conto delle fondamentali esigenze ambientali di tutela della popolazione e dei luoghi, contribuendo a ridurre i fattori negativi ed in particolare le componenti di pericolosità ed inquinamento acustico ed atmosferico dovute al traffico motorizzato entro limiti sostenibili per la salute pubblica e gli ecosistemi.

Gli obiettivi specifici perseguiti dal BICIPLAN in materia di **salvaguardia ambientale** vengono di seguito elencati.

Nell'ambito territoriale di Porcia non si riscontrano attualmente vie verdi ciclabili, se non per un breve tratto incluso nel parco dei laghetti di Porcia. A Est dell'abitato di Porcia, entro il territorio del Comune di Pordenone, si sviluppa l'itinerario di interesse regionale in previsione FVG 9, che costeggia la sponda Est del fiume Noncello. L'infrastruttura ciclabile non deve essere infatti intesa quale un semplice manufatto tecnico, in quanto rappresenta invece una componente importante del paesaggio ed uno strumento di conoscenza dello stesso; essa stabilisce una serie di relazioni tra società, popolazioni, culture e luoghi e favorisce la comunicazione (intesa nel suo concetto più ampio), influenzando lo scambio, l'incontro, il viaggio, la scoperta e la conoscenza, ed essendo in grado di costruire, organizzare ed influenzare le trasformazioni del paesaggio, in quanto dotata di grande potere sociale (su di essa si muove la collettività), nonché estetico (derivante dalla "bellezza" intrinseca degli itinerari e dei paesaggi che da essi possono essere osservati). Il Biciplan promuove una corretta progettazione dello spazio infrastrutturale, basata su istanze di riqualificazione ed integrazione ecologica, paesaggistica e percettiva, soddisfacendo le esigenze delle Unità di Paesaggio (UdP) attraversate e quelle proprie dell'infrastruttura e delle sue pertinenze (es. efficienza stradale, sicurezza degli utenti, riduzione dell'inquinamento). Gli interventi si presentano assolutamente compatibili con la qualità storica, culturale, ambientale, paesaggistica e simbolica delle aree; in fase di progetto l'analisi riconosce le varie componenti naturali ed insediative, definendone i caratteri peculiari, che verranno conservati e debitamente valorizzati, e consentendo la fruizione delle nuove infrastrutture in condizioni di sicurezza da parte dei ciclo-turisti, degli escursionisti ed in generale di tutta la cittadinanza, che può trovare in questi luoghi adeguati spazi ricreativi (lontani da fonti inquinanti), ove praticare attività sportive e connesse al tempo libero, con particolare riferimento allo svago delle famiglie e di bambini. Nella fattispecie, gli interventi previsti, per tipologia costruttiva e dimensioni delle sedi, sono mirati a non alterare l'equilibrio paesaggistico esistente; si privilegiano quindi pavimentazioni drenanti in ghiaio legato, con differenziazioni cromatiche contenute negli impasti, parapetti in legno, segnaletica verticale di indicazione, di pericolo e di divieto di facile comprensione e non intrusiva e sovrabbondante, arredi verdi con aree per la sosta ed il gioco appositamente progettate e definite, filari alberati di specie diverse (es. ciliegi, gelsi), ecc.

In generale, il sistema degli itinerari previsti dal Biciplan incentiva un'utilizzazione efficace e sicura dei velocipedi in alternativa ai mezzi motorizzati, sia per il tempo libero che per gli spostamenti sistematici; questa strategia contribuisce fattivamente a diminuire i tassi di incidentalità e di inquinamento, favorendo una migliore e meno

invasiva interazione degli utenti con le attrazioni diffuse sul territorio.

B1.6) Problemi ambientali pertinenti al piano

Il piano si configura come un intervento di riorganizzazione della mobilità e di riqualificazione ambientale, in applicazione di tutte le normative in vigore in materia di urbanistica, trasporti ed inquinamento; per le situazioni di non conformità, si procederà con apposito piano di risanamento; con l'attuazione del progetto non si presentano problematiche di tipo ambientale; viceversa, **il livello della qualità della vita e della sicurezza stradale vengono sensibilmente incrementati a vantaggio della popolazione e dell'utenza in generale**, con speciale riferimento a quella turistica.

B1.7) La rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)

L'Unione Europea ha fondato sul concetto di "mobilità sostenibile" l'elaborazione di una strategia comune sullo sviluppo della politica dei trasporti, capace di soddisfare i bisogni di accessibilità, riequilibrare i modi di trasporto, realizzare alti standard qualitativi e di sicurezza, contenendo al contempo gli effetti negativi sull'ambiente.

Il *Commission Expert Group on Transport and Environment* ha elaborato la **definizione di mobilità sostenibile** qui sotto riportata; "un sistema di mobilità sostenibile: - **permette di far fronte alle necessità fondamentali di accessibilità e sviluppo dei singoli individui, delle aziende e delle società in modo compatibile con la salute dell'uomo e dell'ambiente**, e promuove l'**equità** all'interno della generazione presente e fra diverse generazioni; - **non è troppo oneroso, opera in modo efficiente, offre la scelta fra diversi mezzi di trasporto, e supporta un sistema economico vivace e lo sviluppo locale**; - mantiene le **emissioni** e le **scorie** entro i limiti che il pianeta può assorbire, utilizza risorse rinnovabili nell'ambito della generazione presente, impiega risorse non rinnovabili solo in misura uguale o inferiore al ritmo di sviluppo di risorse alternative rinnovabili, e minimizza l'uso del suolo e l'inquinamento acustico".

La strategia principale dell'Unione Europea nel settore della mobilità è intesa a programmare gli interventi sul sistema dei trasporti secondo una *logica di ottimizzazione*, in grado cioè di rispondere alle **esigenze di mobilità** garantendo nel contempo il rispetto dei **principi di sostenibilità**, attraverso l'**integrazione**: - tra le politiche dei trasporti e le politiche degli usi del suolo; - tra misure di tipo *pull*, volte ad incoraggiare l'uso del trasporto collettivo, e misure di tipo *push*, volte a scoraggiare l'uso dell'automobile; - tra il trasporto collettivo e quello individuale; - tra le diverse forme del trasporto collettivo.

Il BICIPLAN di Porcia recepisce pienamente le indicazioni comunitarie sopra riportate, che sono ampiamente contenute negli obiettivi e nelle strategie di piano, ed applicate nei provvedimenti attuativi (pedonalizzazione aree urbane centrali, definizione di una rete coerente e continua di collegamenti ciclabili, inserimento di sistemi di rallentamento della velocità, zone 30 od a velocità limitata ZVL, ricerca dell'integrazione tra modi di trasporto alternativi, separazione delle componenti di traffico, riduzione della velocità nelle aree residenziali ed urbane in generale, ecc.).

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

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

Vengono analizzati nel seguito i potenziali problemi sull'ambiente inteso nel significato più ampio del termine.

REDAZIONE DEL BICIAN DI PORCIA	
COMPONENTI AMBIENTALI CONSIDERATE	
Componenti prevalentemente naturali	Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche Biodiversità Acqua
Componenti prevalentemente antropiche	Traffico e viabilità Paesaggio urbano e patrimonio culturale Rumore

Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche

Non si segnalano impatti significativi; si accorda la preferenza ad interventi di riqualificazione della rete viaria esistente; per i nuovi parcheggi e le piste ciclabili si privilegiano soluzioni con pavimentazioni drenanti. La **TAB.1** riportata in **Appendice 1** contiene il **riepilogo complessivo della rete ciclabile prevista dal Biciplan articolato per singole tipologie di opere**. L'interferenza con i **prati stabili tutelati** è nulla, come evidenziato dalla cartografia riportata in **Appendice 2**.

Biodiversità

Il BICIAN è uno strumento che contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e quindi alla tutela delle specie animali e vegetali.

Acqua e ambiente idrico

Non si segnalano impatti significativi

Atmosfera

Gli interventi previsti escludono impatti negativi sull'atmosfera; al contrario, l'inquinamento atmosferico può essere significativamente ridotto dalla promozione del trasporto ciclistico, del trasporto pubblico e della mobilità pedonale rispetto al traffico motorizzato.

Traffico e viabilità

Il Biciplan si configura quale strumento ordinatore della mobilità ciclistica sul territorio comunale. La sua attuazione implica effetti positivi quali la **moderazione della velocità** (con introduzione di ZONE 30), la **riduzione dell'incidentalità stradale** ed in generale un **decremento dei flussi veicolari a motore**, con **incentivazione di alternative ciclistiche maggiormente ecologiche**. Si evidenzia altresì che **tra i contenuti principali del Biciplan vi è la creazione di una rete strutturale di itinerari ciclabili oggi di fatto inesistente, con notevoli vantaggi per la popolazione e per la qualità della vita in generale**. In questo senso si ritiene che l'impatto del Biciplan sul settore

della mobilità sia senz'altro positivo e conforme alle indicazioni stabilite in merito dalle normative regionali, nazionali e comunitarie in materia.

Paesaggio e patrimonio culturale

La fruizione del paesaggio e del patrimonio culturale viene indubbiamente favorita dalla realizzazione di piste ciclabili, percorsi promiscui pedonali e ciclabili e percorsi ciclabili in promiscuità con il traffico a motore rallentato e dalla contestuale riduzione degli effetti di congestione e degrado visivo dovuti al traffico motorizzato ed alla sosta veicolare. I nuovi **itinerari ciclabili** previsti dal piano, completi di **velostazioni** ed **arredi urbani**, si configurano altresì quali **occasioni per interventi di riqualificazione ambientale**. In particolare, gli itinerari definiti dal Biciplan sono intesi a rendere fruibili per i ciclisti i punti di interesse paesaggistico e storico presenti nel territorio (es. fiumi, ville venete, chiese, ecc.). Il presente piano è peraltro conforme alle indicazioni del **Piano Paesaggistico Regionale**, di cui si riportano nel seguito le **tavole grafiche relative ai beni paesaggistici (Fig.1) ed alle reti per la mobilità lenta (Fig.2)**; l'andamento dei corsi d'acqua e le reti ciclabili già definite a livello regionale hanno costituito forti elementi di orientamento della progettazione.

Il presente piano è peraltro conforme alle indicazioni del **Piano Paesaggistico Regionale**, di cui si riportano nel seguito le **tavole grafiche relative ai beni paesaggistici (Fig.1) ed alle reti per la mobilità lenta (Fig.2)**; l'andamento dei corsi d'acqua e le reti ciclabili già definite a livello regionale hanno costituito forti elementi di orientamento della progettazione.

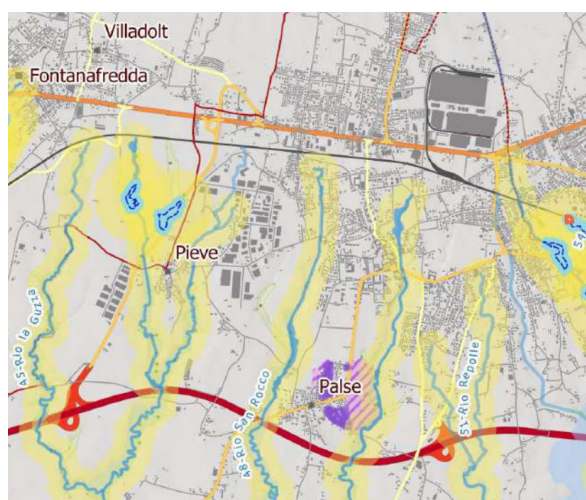


Fig. 1 - Carta dei beni paesaggistici PPR FVG

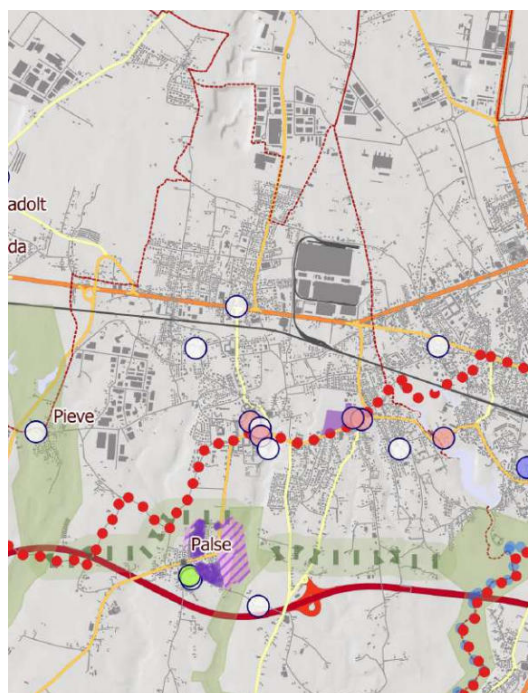


Fig. 2 - Parte strategica - Reti PPR FVG

In particolare, la soprastante **Fig.2** individua con i puntini rossi la rete delle ciclovie, che costituiscono parte integrante del BICIPLAN e del PGU.

Rumore

Come si è detto, il BICIPLAN contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico da traffico motorizzato tramite la moderazione della velocità, l'ampliamento e la messa in sicurezza degli spazi pedonali e l'incentivazione dell'uso della bicicletta, in quanto modo di trasporto alternativo tipo ecologico e caratterizzato da una elevata sostenibilità ambientale e da rumorosità pressoché nulla. Le soglie acustiche di Legge sono definite nella sottostante **TAB.2**.

Fonti energetiche e rifiuti

Non si segnalano impatti significativi.

Popolazione

Gli interventi previsti dal progetto di piano sono estremamente benefici per la salute della popolazione, che viene tutelata in misura significativa dagli effetti fisiologici e neurologici dell'inquinamento acustico ed atmosferico e dai rischi dall'incidentalità stradale. Tramite il PGTU, viene inoltre favorita la formazione di spazi di aggregazione e socializzazione lungo i percorsi pedonali e gli itinerari ciclabili e nelle aree centrali ad uso pedonale od a traffico limitato, nonché nelle zone 30 a traffico ridotto. L'incentivazione del trasporto ciclistico favorisce notevolmente l'esercizio fisico, inducendo la popolazione ad adottare uno stile di vita più sano, con limitazione di patologie cardiovascolari.

TAB.2 - Criteri per la caratterizzazione acustica delle aree prospicienti le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)

TIPO DI STRADA (come da CDS)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (cfr. norme DM 05.11.)	AMPIEZZA DELLA FASCIA DI PERTINENZA ACUSTICA (m) **	LIMITI DA OSSERVARE dB(A)			
			Scuole*, ospedali, case di cura e riposo		Tutti gli altri ricettori	
			Diurno	notturno	Diurno	Notturmo
A (autostrada) e B (strada extraurb. princ.)		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C (strada extraurbana secondaria)	Ca - strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb - tutte le altre strade extraurb. secondarie	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D (strada urbana di scorrimento)	Da - strade a carreggiate separate e di interquartiere	100	50	40	70	60
	Db - tutte le altre strade urbane di scorrim.	100	50	40	65	55
E (strada urbana di quartiere)		30	definiti dai comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F (strada locale)		30				

* per le scuole vale solo il limite diurno

** nel caso di fasce divise in due parti si dovrà considerare una prima parte più vicina all'infrastruttura denominata fascia A ed una seconda più distante denominata fascia B.

B2.2) Carattere cumulativo degli impatti

Non si ritiene che l'attuazione del piano possa provocare effetti negativi e impatti territoriali che necessitino di attenzione o debbano essere ricondotti ad un'analisi di dettaglio.

B2.3) Natura transfrontaliera degli impatti

Non si ritiene che gli impatti del piano abbiano una componente transfrontaliera.

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

Il piano in esame non genera rischi per la salute umana o per l'ambiente. Al contrario, esso - come si è visto - diminuisce i livelli di inquinamento ed i loro effetti negativi sulla salute umana e degli ecosistemi.

B2.5) Entità ed estensione nello spazio degli impatti

Le scelte operate dal BICIPLAN di Porcia producono alcuni effetti significativi sulle condizioni della mobilità nei Comuni limitrofi, con i quali occorre quindi avviare un opportuno coordinamento degli interventi, particolarmente in prossimità dei confini comunali.

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

Il territorio comunale è soggetto ai *vincoli di salvaguardia di specchi e corsi d'acqua*, nonché a *vincoli di carattere tipologico-architettonico e/o archeologico*; gli interventi (minimali) prefigurati dal PGTU non alterano negativamente i parametri ambientali o culturali del territorio, incrementando per contro un suo uso rispettoso delle peculiarità storiche, architettoniche e paesaggistiche. Per quanto riguarda la *fauna*, l'area non presenta specie sensibili agli interventi previsti, che comunque non interferiscono con i *corridoi ecologici preferenziali* utilizzati dalla fauna negli spostamenti e nelle migrazioni.

B2.7) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo

Gli elementi di verifica relativi a questo punto sono riepilogati nella tabella inserita alla pagina successiva.

ELEMENTI DI VERIFICA	SI	NO
Sono presenti vincoli di natura paesaggistico ambientale e sono localizzati dagli habitat di interesse comunitario		x
La zona ha valenza territoriale e può costituire ecosistema autoctono		x
E' caratterizzata da vegetazione arborea e arbustiva con caratteristiche da tutelare	x	
Viene modificato o alterato il regime idrico della zona		x
Vengono immessi inquinanti nella falda idrica		x
Sono previste immissioni sonore oltre a quelle derivanti dalle normali attività dell'uomo		x
Sono previste sorgenti luminose inquinanti in contrasto con i disposti normativi vigenti		x
Sono impiegati materiali di costruzione non compatibili		x
Sono previsti sistemi di produzione di energia mediante fonti rinnovabili		x
Sono previsti accorgimenti ed impianti mirati al risparmio energetico	x	

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

Dall'esame della cartografia sotto riportata si evince che nel Comune di Porcia e nelle immediate vicinanze non vi sono siti protetti Natura 2000. I siti Natura 2000 più prossimi a Porcia non sono minimamente influenzati dagli interventi previsti dal PGTU.

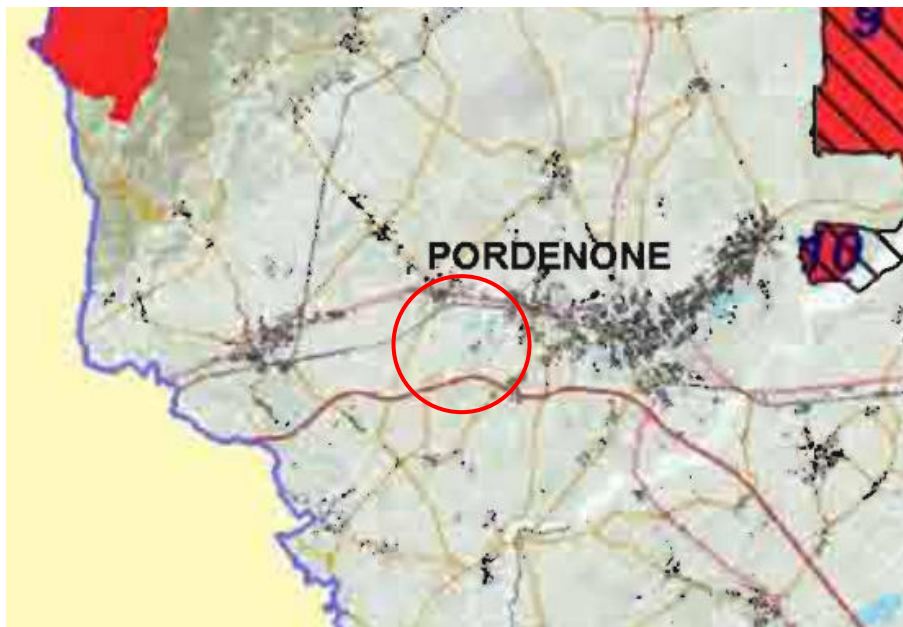


Fig. 3 - Siti Natura 2000 FVG nell'area di intervento

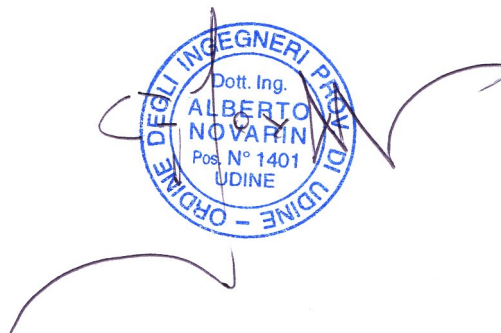
C. CONCLUSIONE

Sulla base dei contenuti del documento sin qui esposto, e delle considerazioni, dei giudizi e delle stime effettuate relativamente agli effetti ambientali riconducibili all'attuazione del piano (guardando in particolare agli impatti verso le componenti biotiche ed abiotiche delle aree interessate), si conclude che gli interventi previsti non producono effetti ambientali significativi in grado di giustificare la necessità di ulteriori approfondimenti con l'attivazione della procedura di VAS.

Udine, 24-01-24

Il progettista

Dott.Ing. Alberto Novarin



Appendice 1

TAB.1 - Superfici territoriali interessate dagli interventi di piano

TAB.1 - BICIPLAN PORCIA - STIMA DI MASSIMA DELLE SUPERFICI INTERESSATE DAI NUOVI INTERVENTI DEL BICIPLAN DI PORCIA

A. NUOVA SEDE PROPRIA O NUOVO PERCORSO CICLOPEDONALE AL MARGINE DELLA VIABILITA' ESISTENTE

ITINERARIO	TIPOLOGIA	LUNGHEZZA TRATTO DI PROGETTO (m)	LARGHEZZA MEDIA (m)	NUOVA SUPERFICIE OCCUPATA (mq)	VOLUME DI SCAVO (mc)
FVG4	nuova sede propria	5.900	3	17.700	5.310
ITP1	nuova sede propria	4.325	3	12.975	3.893
ITP2	nuova sede propria	70	3	210	63
ITP3	nuova sede propria	3.190	3	9.570	2.871
ITP4	nuova sede propria	2.380	3	7.140	2.142
ITP5	nuova sede propria	2.590	3	7.770	2.331
ITP6	nuova sede propria	2.820	3	8.460	2.538
ICC1	nuova sede propria	1.760	3	5.280	1.584
ICC2	nuova sede propria	205	3	615	185
ICC3	nuova sede propria	1.575	3	4.725	1.418
ICC4	nuova sede propria	395	3	1.185	356
ICC5	nuova sede propria	2.135	3	6.405	1.922
ICC6	nuova sede propria	395	3	1.185	356
ICC7	nuova sede propria	80	3	240	72
ICC8	nuova sede propria	510	3	1.530	459
ICC9	nuova sede propria	1.335	3	4.005	1.202
ICC10	nuova sede propria	5.190	3	15.570	4.671
ICC11	nuova sede propria	55	3	165	50
ICC12	nuova sede propria	0	3	0	0
ICC13	nuova sede propria	215	3	645	194
ICC14	nuova sede propria	85	3	255	77
ICC15	nuova sede propria	360	3	1.080	324
ICC16	nuova sede propria	140	3	420	126
ICC17	nuova sede propria	0	3	0	0
ICT1	nuova sede propria	0	3	0	0
ICT2	nuova sede propria	0	3	0	0
ICT3	nuova sede propria	0	3	0	0
TOTALE		34.875		104.625	29.634

N.B. Nel computo dei volumi di scavo si ipotizza una profondità pari a 30 cm

TAB.1 - BICIPLAN PORCIA - STIMA DI MASSIMA DELLE SUPERFICI INTERESSATE DAI NUOVI INTERVENTI DEL BICIPLAN DI PORCIA

B. EX NOVO SU TERRENI AGRICOLI/BOSCHIVI

ITINERARIO	TIPOLOGIA	LUNGHEZZA TRATTO DI PROGETTO (m)	LARGHEZZA MEDIA (m)	NUOVA SUPERFICIE OCCUPATA (mq)	VOLUME DI SCAVO (mc)
FVG4	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ITP1	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ITP2	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ITP3	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ITP4	ex novo su terreni agricoli/boschivi	60	3	180	54
ITP5	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ITP6	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC1	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC2	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC3	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC4	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC5	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC6	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC7	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC8	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC9	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC10	ex novo su terreni agricoli/boschivi	280	3	840	252
ICC11	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC12	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC13	ex novo su terreni agricoli/boschivi	35	3	105	32
ICC14	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC15	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICC16	ex novo su terreni agricoli/boschivi	130	3	390	117
ICC17	ex novo su terreni agricoli/boschivi	885	3	2.655	797
ICT1	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
ICT2	ex novo su terreni agricoli/boschivi	160	3	480	144
ICT3	ex novo su terreni agricoli/boschivi	0	3	0	0
TOTALE		1.550		4.650	1.395

N.B. Nel computo dei volumi di scavo si ipotizza una profondità pari a 30 cm

TAB.1 - BICIPLAN PORCIA - STIMA DI MASSIMA DELLE SUPERFICI INTERESSATE DAI NUOVI INTERVENTI DEL BICIPLAN DI PORCIA

C. AMPLIAMENTO SENTIERO/TRACCIATO ESISTENTE

ITINERARIO	TIPOLOGIA	LUNGHEZZA TRATTO DI PROGETTO (m)	LARGHEZZA MEDIA (m)	NUOVA SUPERFICIE OCCUPATA (mq)	VOLUME DI SCAVO (mc)
FVG4	ampliamento sentiero/tracciato esistente	310	2	465	140
ITP1	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ITP2	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ITP3	ampliamento sentiero/tracciato esistente	970	2	1.455	437
ITP4	ampliamento sentiero/tracciato esistente	110	2	165	50
ITP5	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ITP6	ampliamento sentiero/tracciato esistente	210	2	315	95
ICC1	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICC2	ampliamento sentiero/tracciato esistente	605	2	908	272
ICC3	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICC4	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICC5	ampliamento sentiero/tracciato esistente	180	2	270	81
ICC6	ampliamento sentiero/tracciato esistente	210	2	315	95
ICC7	ampliamento sentiero/tracciato esistente	375	2	563	169
ICC8	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICC9	ampliamento sentiero/tracciato esistente	120	2	180	54
ICC10	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICC11	ampliamento sentiero/tracciato esistente	215	2	323	97
ICC12	ampliamento sentiero/tracciato esistente	180	2	270	81
ICC13	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICC14	ampliamento sentiero/tracciato esistente	155	2	233	70
ICC15	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICC16	ampliamento sentiero/tracciato esistente	165	2	248	74
ICC17	ampliamento sentiero/tracciato esistente	70	2	105	32
ICT1	ampliamento sentiero/tracciato esistente	175	2	263	79
ICT2	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
ICT3	ampliamento sentiero/tracciato esistente	0	2	0	0
TOTALE		4.050		6.075	1.823

N.B. Nel computo dei volumi di scavo si ipotizza una profondità pari a 30 cm

TAB.1 - BICIPLAN PORCIA - STIMA DI MASSIMA DELLE SUPERFICI INTERESSATE DAI NUOVI INTERVENTI DEL BICIPLAN DI PORCIA

D. UTILIZZO PROMISCUO DELLA VIABILITA' ESISTENTE

ITINERARIO	TIPOLOGIA	LUNGHEZZA TRATTO DI PROGETTO (m)	LARGHEZZA MEDIA (m)	NUOVA SUPERFICIE OCCUPATA (mq)	VOLUME DI SCAVO (mc)
FVG4	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	180	0	0	0
ITP1	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ITP2	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ITP3	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	40	0	0	0
ITP4	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	1.560	0	0	0
ITP5	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ITP6	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	105	0	0	0
ICC1	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC2	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC3	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC4	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC5	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC6	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	505	0	0	0
ICC7	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	220	0	0	0
ICC8	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	535	0	0	0
ICC9	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC10	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC11	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	225	0	0	0
ICC12	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	50	0	0	0
ICC13	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	55	0	0	0
ICC14	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC15	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC16	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICC17	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICT1	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICT2	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	0	0	0	0
ICT3	utilizzo promiscuo della viabilità esistente	115	0	0	0
TOTALE		3.590		0	0

TAB.1 - BICIPLAN PORCIA - STIMA DI MASSIMA DELLE SUPERFICI INTERESSATE DAI NUOVI INTERVENTI DEL BICIPLAN DI PORCIA

TOTALE COMPLESSIVO

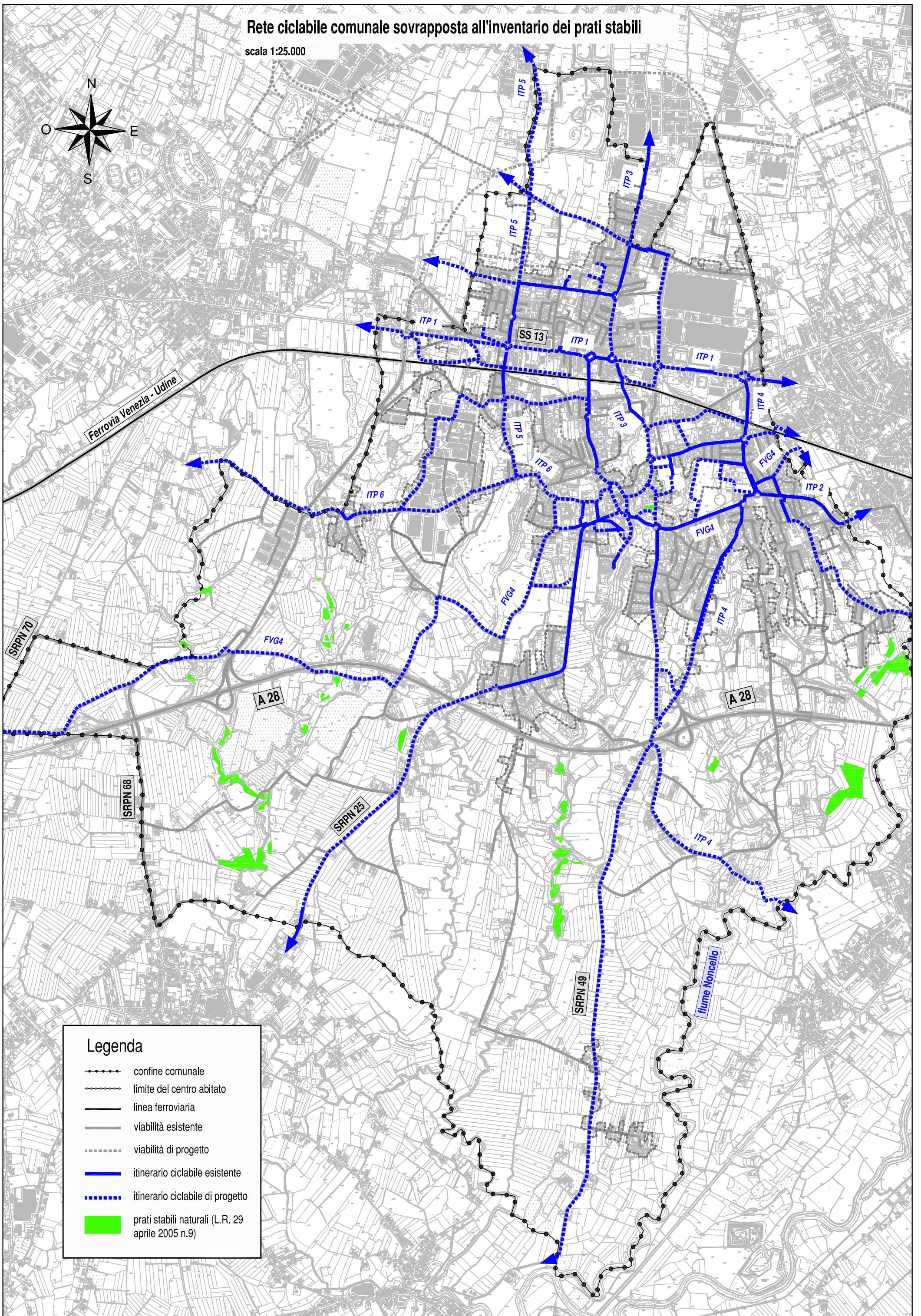
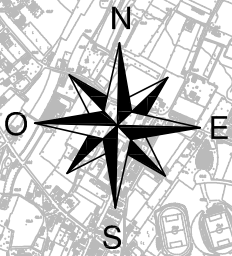
TIPOLOGIA	LUNGHEZZA TRATTO DI PROGETTO (m)	% TRATTO DI PROGETTO	SUPERFICIE OCCUPATA (mq)	VOLUME DI SCAVO (mc)
nuova sede propria	34875	79	104625	29634
ex novo su terreni agricoli/boschivi	1550	4	4650	1395
ampliamento sentiero/tracciato esistente	4050	9	6075	1822,5
utilizzo promiscuo della viabilità esistente	3590	8	0	0
TOTALE	44065	100	115350	32851,5

Appendice 2





**Rete ciclabile comunale sovrapposta all'inventario dei
prati stabili**

Rete ciclabile comunale sovrapposta all'inventario dei prati stabili

scala 1:25.000



Legenda

-  confine comunale
-  limite del centro abitato
-  linea ferroviaria
-  viabilità esistente
-  viabilità di progetto
-  itinerario ciclabile esistente
-  itinerario ciclabile di progetto
-  prati stabili naturali (L.R. 29 aprile 2005 n.9)