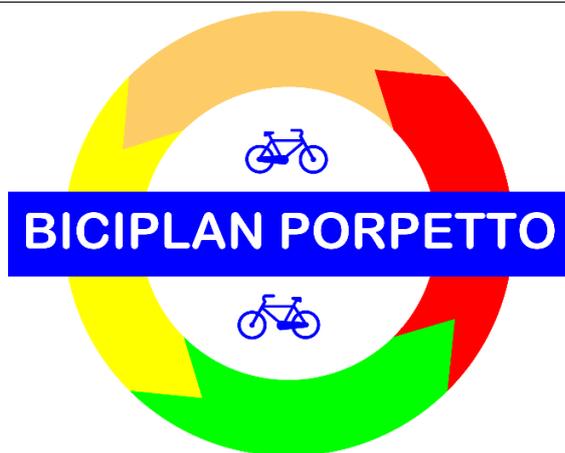


# REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA



## COMUNE DI PORPETTO



CUP:

ADOZIONE:

APPROVAZIONE:

N° elaborato

**2NVA-S-R**

Oggetto:

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ  
A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

PROGETTISTA:

arch. Andrea Dell'Agnese



ARCHITETTO

**DELL'AGNESE ANDREA**

via Emilia n° 108  
San Giorgio di Nogaro Udine Italia

tel/fax +39 0431 66307  
cell. +39 340 1489786

email [arch.dellagnese@libero.it](mailto:arch.dellagnese@libero.it)  
web site [studiodeldellagnese.altervista.org](http://studiodeldellagnese.altervista.org)



COMMITTENTE:

Comune di Porpetto

Nome File:

Documento firmato digitalmente

DATA: 11/03/2021

REVISIONI E NOTE :

.....  
.....  
.....  
.....

## Sommario

PROLUSIONE E ASPETTI NORMATIVI .....	3
CARATTERISTICHE DEL PIANO .....	5
CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO COMUNALE IN FUNZIONE DEL PIANO .....	5
PROGETTO DI PIANO .....	8
Viabilità ciclabile secondaria non compresa negli assi principali .....	10
IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA 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; .....	11
IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI.....	11
LA PERTINENZA DEL PIANO O DEL PROGRAMMA PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE. ....	12
PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI AL PIANO O AL PROGRAMMA .....	15
LA RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE.....	15
CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:.....	17
Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche .....	17
Biodiversità .....	17
Atmosfera.....	20
Traffico e viabilità .....	20
Paesaggio e patrimonio culturale .....	20
Rumore.....	24
Fonti energetiche e rifiuti.....	26
Popolazione .....	26
carattere cumulativo degli effetti;.....	26
Entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessata); .....	26
valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:.....	27
dell'utilizzo intensivo del suolo;.....	28
effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale. ....	28
<b>CONCLUSIONI</b> .....	29



# **RAPPORTO PRELIMINARE**

(ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 152/2006)

## **PROLUSIONE E ASPETTI NORMATIVI**

Sulla base di quanto disposto dalla Legge Regionale 11/2005, art. 5, l'elaborato proposto mira a svolgere una verifica in merito all'opportunità di assoggettare il Piano ad una Valutazione Ambientale Strategica (VAS), da realizzarsi come indicato nell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE del 27/06/2001 in materia di VAS recepita dalla regione FVG con L.R. 11 del 06 maggio del 2005, subordinatamente ai contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art.7, comma I, lettera b.

Il *BICIPLAN del Comune di Porpetto* è perfettamente contemplato dalla vigente normativa regionale. La norma che delinea l'indirizzo in materia è la Legge del 23 febbraio 2018 n. 8 riguardante "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa" che, nell'ottica di incentivare nuovi stili di vita e di mobilità attiva, al fine di sollecitare un miglioramento della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio, promuove soprattutto:

- lo sviluppo di una mobilità ciclistica sia urbana che extraurbana;
- la realizzazione di un Sistema della Ciclabilità Diffusa sul territorio regionale (SICID);
- l'integrazione di infrastrutture e servizi per la mobilità ciclistica in sicurezza e in continuità sull'intero territorio regionale;
- il miglioramento della qualità della vita, della salute della collettività ed una maggiore tutela dell'ambiente e del paesaggio.

La citata legge si esprime a favore non soltanto del perfezionamento e integrazione della rete ciclabile regionale (ReciR) al fine di incrementare i già consistenti flussi cicloturistici che interessano il FVG, ma anche nel senso dell'incoraggiamento ad un sempre maggior uso dei velocipedisti per gli spostamenti pendolari all'interno di aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni.

Più nello specifico, le normative di riferimento definiscono quali devono essere gli obiettivi, le strategie ed i contenuti che devono caratterizzare i piani di mobilità ciclistica. In particolare, quindi, si devono definire:





- 
- una pianificazione della mobilità ciclistica su piccola scala (urbana e comunale) coerente e funzionale rispetto a quella su grande scala (regionale, nazionale ed europea);
- i piani, come ad esempio i "BICIPLAN", i quali a livello comunale ed intercomunale devono essere sviluppati in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati ed integrarsi con le pianificazioni regionali e nazionali - come ad esempio la rete "Bicitalia" - con la possibilità di proporre modifiche alle stesse;
- le azioni necessarie allo sviluppo della mobilità ciclistica che devono essere volte, in particolare, al miglioramento della sicurezza dei ciclisti ed all'efficientamento dell'interscambio modale (trasporto pubblico locale, trasporto ferroviario, ...);
- la seguente gerarchia delle reti ciclabili:
- a. itinerari prioritari destinati all'attraversamento ed al collegamento (dei centri attrattori) lungo le principali direttrici di traffico;
  - b. itinerari secondari all'interno dei centri abitati;
  - c. itinerari verdi di connessione tra aree verdi, parchi, aree rurali, aste fluviali, ...;
- gli interventi e le azioni concrete per:
1. incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
  2. favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico su tutte le scale;
  3. migliorare la sicurezza e contrastare il furto delle biciclette;
  4. estendere gli spazi di sosta e diffondere l'utilizzo dei servizi di condivisione delle biciclette;
  5. promuovere attività rivolte all'educazione alla mobilità sostenibile.





### **CARATTERISTICHE DEL PIANO**

Il Biciplan è strumento indispensabile finalizzato alla pianificazione della mobilità ciclistica sul territorio comunale. La redazione di tale documento è inoltre necessaria per il conseguimento dei finanziamenti atti a realizzare le infrastrutture idonee all'adeguamento del territorio alle linee espresse dalla normativa in materia e a disporre 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.

La legge 8/2018 rivaluta l'importanza delle reti ciclabili e della mobilità ciclistica facendo rivestire loro la medesima rilevanza strategica ed il livello funzionale degli altri sistemi di trasporto e di viabilità.

### **CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO COMUNALE IN FUNZIONE DEL PIANO**

L'ambito di intervento è rappresentato dal territorio del Comune di Porpetto, avente un'estensione di 18,05 Km<sup>2</sup>, con una popolazione di 2.526 abitanti al 31/12/2019 ed una densità abitativa di 139,91 ab./Km<sup>2</sup>.

L'area si compone del capoluogo e di una serie di frazioni e località, alcune immediatamente adiacenti al centro amministrativo, come Villalta, altre prevalentemente costituenti nuclei separati dall'abitato del capoluogo e collegate ad esso da arterie di traffico intenso (è il caso di Castello, attraverso la SP80), o di importanza secondaria (come per Corgnolo e Pampaluna). I nuclei sopra citati comprendono località minori: Boscat, Casali Bratta, Casali Rovere, Case Simoncello, che verranno omessi nell'analisi eseguita in quanto inclusi nell'abitato più grande ad essi limitrofo. Segmenteremo quindi l'indagine secondo questi ambiti territoriali:

- Porpetto (capoluogo) e Villalta;
- Castello;
- Corgnolo;
- Pampaluna.





Il comune di Porpetto si situa nel centro della Bassa Pianura Friulana, a  $45^{\circ} 51' 32,76''$  N ed a  $13^{\circ} 13' 7,68''$  E secondo il sistema sessagesimale, ovvero a  $45,8591^{\circ}$  N ed a  $13,2188^{\circ}$  E secondo il sistema decimale, ed ha un'altitudine riferita al punto medio del capoluogo di 10 m. s.l.m., lievemente declinante da Nord a Sud tra un valore massimo di 16 m. ed uno minimo di 7 m. s.l.m.

Confinante con i Comuni di: Gonars (a Nord), Torviscosa (a Est), San Giorgio di Nogaro (a Sud) e Castions di Strada (a Ovest), tutti nella ex-Provincia di Udine, Porpetto si colloca appena al di sotto della linea delle risorgive, che divide l'Alta Pianura Friulana dalla Bassa Pianura Friulana correndo da Nord-Ovest a Sud-Est, quasi parallela al confine sud della Regione Friuli Venezia Giulia.

Il territorio comunale, pianeggiante e lentamente degradante in direzione sud, è in parte lambito a nord dalla Fascia delle Risorgive, che divide l'Alta Pianura Friulana dalla Bassa Pianura Friulana ed è attraversato dal Fiume Corno – che nasce poco più a nord in comune di Gonars - e dalla Roggia Corgnolizza, affluente del Fiume Corno poco più a sud, in territorio di San Giorgio di Nogaro.

Questo particolare sistema fluviale crea ambienti naturali di forte valenza paesaggistica, anche se in alcuni tratti ridotti ai minimi termini. In particolare la Roggia Corgnolizza costeggia un ambito di grande valore naturalistico, vincolato come zona SIC (Sito di Interesse Comunitario): il Bosco della Sgobitta che si colloca tra le frazioni di Pampaluna, Corgnolo ed il Capoluogo.





Gli ambienti con maggiore vocazione naturalistica lungo il corso del Fiume Corno sono localizzati a nord della frazione di Castello ed a sud del Capoluogo; nell'ambito del corso della Roggia Corgnolizza a nord, tra il Bosco Sgobitta e l'abitato di Corgnolo.

Tali zone naturali assumono una conformazione filiforme e si ramificano all'interno del territorio comunale costeggiando una pluralità di rogge.

La morfologia pianeggiante, la presenza di suoli idonei alla coltivazione ed una struttura del tessuto antropizzato che ha mantenuto una diffusa rete di aree non urbanizzate, hanno determinato un utilizzo prettamente agricolo del territorio, con una netta predominanza di aree coltivate in modo intensivo rispetto a quelle coltivate in modo estensivo. Le colture più diffuse sono: il mais e la soia, oltre ad una notevole presenza della vite e degli alberi da frutto; rilevante infine la presenza di pioppicoltura. Il paesaggio agricolo risulta, per buona parte del territorio comunale, di interesse paesaggistico, dove le coltivazioni sono interposte a divisioni infrapoderali spesso caratterizzate da siepi ricche di vegetazione spontanea. All'interno delle aree a maggior presenza naturalistica si ritrovano il bosco planiziale già citato - popolato da querce, olmi, frassini, salici, ... -, lacerti di vegetazione ripariale frammista alla pioppicoltura, ambiti umidi con la vegetazione tipica di queste zone.

Tabella altimetrica punti di maggior riferimento all'interno del territorio comunale di Porpetto:

PUNTI DI RILEVAMENTO	ALTITUDINE m.l.
Quota più alta / estremo nord del territorio comunale	16,00
Corgnolo	11,00
Castello	10,00
Villalta	9,50
Pampaluna	9,00
Porpetto	8,50
Quota più bassa / estremo sud del territorio comunale	7,00





## **PROGETTO DI PIANO**

Nel progetto del Biciplan del Comune di Porpetto, a seguito di una ponderata analisi che ha portato ad una classificazione di tutto il sistema viario comunale evidenziando flussi di traffico, problematiche e condizioni così come indicato dal documento “Biciplan Linee Guida” Decreto N° 2950/TERINF del 02/07/2019, si sono individuati: 8 principali flussi ciclabili comunali che tendenzialmente costituiscono una rete di collegamenti tra le varie frazioni del territorio comunale ed alcuni costituiscono anche il passaggio per una viabilità ciclabile sovracomunale di interesse turistico ricreativo, delle tabelle (03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegate alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan) dove sono individuati i tratti urbani ed extraurbani non compresi nei principali flussi di traffico ciclabile ma che devono comunque prevedere soluzioni per la ciclabilità locale.

Quindi a seguito di un'attenta lettura delle analisi, degli incontri con la popolazione e le associazioni di categoria, della redazione di un questionario per una progettazione condivisa con la popolazione, della sintesi dei tratti stradali per centri abitati, tipologia delle vie e sintesi delle criticità con la redazione di schede esplicative, si è pervenuti alla progettualità considerando l'intero territorio viario comunale urbano ed extraurbano come esposto nelle linee guida per la redazione dei Biciplan dei Centri urbani di medio-piccole dimensioni.

Pertanto dall'analisi, come in un'operazione al setaccio, salvando gli elementi e le relazioni che maggiormente ci interessano per sviluppare una sicura viabilità ciclistica all'interno del territorio comunale, nelle tavole 01P-SAA e 01P-SAB si sono individuati i principali assi sopra citati e di seguito esposti, la catalogazione delle strade divise per tronconi, l'individuazione delle aree urbane e i tratti in area urbana o area extraurbana.

Mentre le tavole 02P-IPA e 02P-IPB individuano le porte tra la parte extraurbana e la parte urbana, le porte interne di transizione tra area periurbana e zone 30, i tronchi extraurbani con percorsi ciclabili separati, i tronchi intermedi e strade ad alta percorrenza urbane con percorsi ciclabili separati dove possibile o ricercando alternative specificate nella tabella T01 e T02, tronchi centrali, strade comunali Zone 30, tronchi extraurbani a bassissimo traffico – strade per lo più a fondo rustico/carrarecce - percorsi ciclabili in sede mista, i tratti viari sono stati tutti classificati ed espletati nella tabella al fine di individuare le proposte specifiche ed i costi da sostenere e le viabilità da porre a senso unico per consentire un'agile circolazione delle biciclette.

**ASSE C1** – di primaria importanza. Collegamento verticale sovracomunale che raggiunge a nord il Comune di Gonars e a Sud il Comune di San Giorgio di Nogaro; in ambito municipale attraversa gli abitati di Castello, del capoluogo e i principali attrattori commerciali, sportivi, didattici, direzionali; coincide inoltre con il tratto fortemente trafficato della SP. 80 e dell'accesso autostradale. Parte del percorso viene





individuato nel piano paesaggistico quale “percorso ciclabile di ambito” (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan);

**ASSE C2** – di primaria importanza perché rappresenta l’unico collegamento tra il capoluogo e le comunità extracomunali di Campolonghetto, Torviscosa, Bagnaria Arsa. Inoltre qualora l’ex linea ferroviaria San Giorgio di Nogaro – Palmanova venisse trasformata, costituirebbe un’ottima bretella di collegamento tra l’abitato di Porpetto e il succitato rettilineo ciclabile (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan);

**ASSE C3** – di primaria importanza. Costituirebbe un collegamento alternativo tra il capoluogo e l’abitato di Chiarisacco in Comune di San Giorgio di Nogaro; detto percorso ha una forte valenza naturalistica in quanto lambisce il Parco Intercomunale del fiume Corno, attraversa una campagna di particolare interesse paesaggistico ed inoltre affianca un centro sportivo di importanza nazionale (poligono di tiro a volo). Detto tratto ciclabile viene individuato nel piano paesaggistico quale “percorso ciclabile di ambito” (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan);

**ASSE C4** – rappresenta l’asse di collegamento tra l’abitato di Pampaluna ed il capoluogo, attraversando parte dell’abitato di Villalta. Si tratta di un rettilineo molto importante perché, oltre a collegare le frazioni con il capoluogo, lambisce il bosco della Sgobitta e collega la frazione a un parcheggio intermodale in prossimità della sede comunale (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan);

**ASSE C5 – C5a** – l’asse di collegamento tra la frazione di Corgnolo e il capoluogo può essere risolto attraverso due tratti: uno diretto (il C5) che si congiunge al C4 ed ha una criticità rappresentata dalla presenza del cavalcavia alla viabilità autostradale il quale, nonostante la recente costruzione, non garantisce una larghezza sufficiente a comprendere delle corsie ciclabili autonome. Pertanto inizialmente tale problematica dovrà essere gestita imponendo una forte limitazione della velocità su di esso in modo tale da consentire una circolazione promiscua con i mezzi meccanici; successivamente dovrà essere previsto un allargamento dello stesso. Un’alternativa per raggiungere il centro abitato è proseguire il collegamento mediante la deviazione C5a che si allaccia all’asse C1 e consente il passaggio in sicurezza nel sottopasso all’autostrada; in questo ambito, l’incrocio con le vie n° 8 e n° 21 dovrà essere semaforizzato a causa dell’alto traffico che caratterizza la via n° 21 (la SP 80). Questo percorso alternativo consente il raggiungimento del capoluogo e della frazione di Castello, ma non permette il collegamento





con le altre frazioni (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan);

**ASSE C6** – Asse ciclabile di importanza, da un lato, storico-architettonica ed agricolo-paesaggistica, e dall'altro in quanto serve da collegamento sovracomunale tra l'abitato di Morsano di Strada in comune di Castions di Strada ed il Comune di San Giorgio di Nogaro (Loc. Galli) fino a raggiungere Carlino e direzione Marano Lagunare; per quanto riguarda le frazioni comunali, collega Corgnolo con Pampaluna. Detta direttrice è molto importante in quanto attualmente esiste un progetto ciclabile che unirebbe Carlino con la Statale 14 passando per la frazione dei Galli e quindi l'asse C6 potrebbe rappresentarne il naturale prosieguo (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan);

**ASSE C7** – E' un asse che collega in senso orizzontale l'abitato di Corgnolo al confine comunale con Castions di Strada, da dove è possibile continuare verso il sistema delle risorgive e delle ville padronali nei centri di interesse storico monumentali ad elevata valenza naturalistico-paesaggistica di Paradiso, Ariis, e Castello di Flambruzzo. Spesso lungo questo rettilineo si incontrano cicloturisti italiani e stranieri alla che si avventurano alla riscoperta dei borghi rurali affrontando una situazione di pericolo, vista la notevole ristrettezza della carreggiata stradale (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan);

**ASSE C8** - E' un asse di preminente interesse agricolo. Si tratta di una strada a fondo rustico che attraversa la campagna e lambisce un ambito SIC del bosco della Sgobitta rappresentando un collegamento tra il l'asse C4 e C1 per i cicloturisti che cercano un'alternativa naturale al percorso lungo la strada (stato, funzione, condizione, opere da realizzare e costi sono demandati alle tabelle 03P\_TAB1A e 03P\_TAB1B allegata alle tavole 02P\_SAA e 02P\_SAB e parte integrante del presente Biciplan).

#### Viabilità ciclabile secondaria non compresa negli assi principali

Sono i tratti viari extraurbani non compresi nei percorsi principali ma ugualmente trattati nella tabella T02, dove si sono individuate le soluzioni appropriate per porre in sicurezza la viabilità ciclabile locale garantendo soluzioni diversificate a seconda del carico di traffico, della percorribilità ciclopedonale e della morfologia del tratto.

Per quanto concerne i tratti a bassissima percorrenza e situati in area extraurbana si suggerisce l'introduzione delle strade di tipo F-bis, con cui è possibile garantire un flusso ciclopedonale sicuro,





applicando quindi l'art. 2 comma 3 del Titolo 1 del Codice della strada che cita quanto segue: "Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada".

Considerando i contenuti della Legge Quadro sulla Mobilità Ciclistica (L. 11/01/2018 n. 2) essa definisce le strade F-bis "ciclostrade" o "strade 30 extraurbane" e ne stabilisce le peculiarità: "percorso dedicato a veicoli non a motore, eccetto autorizzati; sezione della carreggiata non inferiore a 3 metri; velocità massima consentita di 30 km/h". Con l'adozione di dette limitazioni alla viabilità locale a bassissima percorrenza si intende invogliare la popolazione all'utilizzo ricreativo e ciclistico della stessa finalizzandolo ad una migliore qualità della vita.

### **IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA 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 è lo strumento attraverso il quale viene impostata la pianificazione della viabilità ciclistica, viene stabilita la sua interazione con la mobilità veicolare meccanica e vengono fissate le norme di utilizzo della rete viaria esistente da parte dell'utenza ciclistica, configurandone i possibili sviluppi immediati e differiti nel tempo in continua relazione con i piani a cui è direttamente subordinato.

Il Piano così come definito interessa la viabilità lenta ciclabile ai sensi e per gli effetti della LR 8/2018 e per la sua stessa definizione ha la funzione di regolamentare e programmare la viabilità ciclabile comunale e dunque essere considerata una variante al PRGC di livello comunale.

L'elaborato dovrà recepire la rete ciclabile di programmazione regionale e assoggettarsi al PREMOCI e alle reti ciclabili presenti nel Piano Paesaggistico Regionale.

### **IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI**

Si è già accennato alla funzione del piano come strumento atto a declinare, sulla base della normativa di settore e dei vincoli urbanistici previsti, le scelte dell'Amministrazione Comunale nell'interesse della qualità della vita e delle esigenze della popolazione, nonché della tutela del territorio e delle emergenze ambientali, turistiche e culturali in esso presenti. Mediante esso ci si prefigge perciò di perseguire uno sviluppo del territorio inteso nella globalità delle sue accezioni, partendo dall'osservazione e dall'ottimizzazione della mobilità e di tutti gli effetti ad essa collegati e ponendo l'accento sulle ripercussioni





positive che si originerebbero grazie all'aumento dell'uso della bicicletta e la riduzione dei mezzi motorizzati, il tutto in accordo con il Piano Regolatore Generale Comunale e con le normative regionali.

### LA PERTINENZA DEL PIANO O DEL PROGRAMMA PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE.

In merito alle considerazioni necessarie nella redazione di un Biciplan, un posto di primo piano riveste la capacità dello stesso di ridurre gli effetti negativi dovuti al traffico motorizzato. Elementi come pericolosità rumore, congestione, inquinamento atmosferico, degrado visivo, degrado ambientale, inficiano le condizioni di vita e la salvaguardia di un ambiente che andrà incontro ad un deterioramento sempre maggiore e spesso irreversibile. Il piano viene formulato in quest'ottica di salvaguardia e miglioramento, prendendo atto delle debolezze e dei rischi nei quali uno specifico territorio può incorrere in modo da riportare l'ambito spaziale considerato entro limiti sostenibili per la salute pubblica e gli ecosistemi.

Nella progettazione degli otto Assi principali che costituiscono il retino portante della mobilità ciclistica locale e non, devono essere tenuti in considerazione le integrazioni ambientali, precipuamente per gli Assi a stretto contatto con gli ambiti agricolo paesaggistici quali le zone SIC presenti sul territorio.

Precisamente l'Asse n° 2 per un tratto è prossimo al Sito della rete Natura 2000 ZSC IT 3320032 (Paludi di Porpetto, coincidente con il Biotopo naturale regionale Palude Fraghis istituito con DPGR il 13 febbraio 1998 n° 42), pertanto la pista ciclabile si verrebbe a realizzare a sud della strada provinciale mentre a nord della stessa inizia l'area SIC.

L'intervento di mobilità lenta si configurerebbe quale elemento di collegamento tra le abitazioni fronte provinciale e il capoluogo, nella progettazione del tratto ciclabile si dovrà tener conto della vicina area naturale facendo prevalere soluzioni realizzative a bassissimo impatto con l'utilizzo di materiali biocompatibili e permeabili come la terra stabilizzata e il legno.





# Individuazione del biotopo Palude Fraghis

Perimetrazione su Carta Tecnica Regionale - scala 1/10.000



VISTO: IL PRESIDENTE: CRUDER )





Un altro Asse a ridosso di un ampio ambito di interesse ambientale è quello denominato C4, soprattutto in prossimità del bosco della Sgobitta; anche qui le scelte dovranno essere ecocompatibili prediligendo interventi bio-naturalistici a basso impatto ecologico.

Questi assi stradali nel complesso hanno la funzione di consentire l'effetto osmotico tra il capoluogo e le frazioni sgrondando il più possibile il traffico meccanico locale e consentendo la mobilità in assoluta sicurezza, con notevole guadagno per la salute dei cittadini e la riduzione dell'inquinamento sia ambientale che acustico.

Gli interventi previsti dal Biciplan non sono da intendersi solo quali sistemi di comunicazione alternativa ma anche un modo diverso di conoscere e lasciarsi permeare dalla realtà del proprio territorio: la viabilità lenta consente di vedere e respirare la natura e la storia dei luoghi, i ricordi della propria adolescenza, percepire l'evoluzione che, nel tempo, ha avuto il territorio stesso. La mobilità lenta per alcuni può essere un momento di riflessione, di socializzazione, di incontro in una società, quella odierna, dove il tempo reale sembra correre più veloce delle lancette dell'orologio.

Quando il Biciplan vedrà soddisfatte tutte le sue indicazioni, gli assi descritti costituiranno collegamenti sovracomunali tali da consentire in sicurezza una fruizione cicloturistica del territorio e ciò comporterà anche un notevole impulso all'economia locale, caratterizzata anche da piccole realtà di affittacamere nei borghi rurali e di vendita di prodotti agricoli locali quali ortaggi, frutta, vino, insaccati e carne.

Nella progettazione si è tenuto conto di tutte le esigenze della popolazione, recepite anche attraverso la redazione di un questionario al fine di mirare al meglio gli obiettivi e, con l'ausilio delle analisi operate sui risultati, si è prodotto un piano che tenesse conto dei problemi ambientali, dei collegamenti delle aree ricreative e della sicurezza al fine di consentire una mobilità lenta in assoluta sicurezza migliorando così la qualità della vita dell'intera comunità.

Questo piano ha l'obiettivo di cambiare le abitudini dei cittadini portandoli, attraverso un'adeguata sensibilizzazione in attività inerenti, a riscoprire il gusto delle due ruote come mezzo di trasporto sia per gli spostamenti di lavoro che ricreativi.

Il progetto realizzativo dovrà prevedere l'uso di materiali a basso impatto ambientale garantendo un divenire naturale tra l'elemento artificiale e il paesaggio così come concepito. Dovranno essere favorite soluzioni progettuali con pavimentazioni in terra stabilizzata drenate, ghiaino stabilizzato opportunamente studiate in funzione alla colorazione per garantire dei cromatismi compatibili con il territorio circostante. I parapetti, le passerelle e i ponticelli dovranno essere in metallo rivestito in legno o interamente in legno, la segnaletica verticale ed orizzontale disposta in modo essenziale e non invasivo mentre le aree di sosta/parcheggio delle biciclette e di smistamento, arricchite con piantumazioni arboree e arbustive tipiche delle zone della Bassa Pianura Friulana (l'utilizzo del gelso a capitozza, dei salici, dei sambuchi, dei noccioli, ecc. ecc.).





### **PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI AL PIANO O AL PROGRAMMA**

Il Biciplan rappresenta, attraverso le analisi, un progetto interpretativo della viabilità ciclabile e nel contempo di rilettura migliorativa rispetto all'ambiente. Esso è stato redatto in osservanza delle normative in vigore in materia di urbanistica, trasporti ed inquinamento. Per la viabilità ciclabile non presente sul PRGC sarà necessario un aggiornamento dello stesso in qualità di adeguamento. Nella redazione del progetto non si sono ravvisate situazioni che possono aver decretato problematicità ambientali, piuttosto la messa in sicurezza della viabilità con l'istituzione delle zone 30 punta a ridurre il tasso inquinante sgravando il territorio dalla viabilità meccanica locale.

### **LA RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE**

La normativa comunitaria è molto ricca in merito al rapporto di tutela tra viabilità e ambiente.

La Commissione europea ha presentato recentemente la sua "Strategia per una mobilità intelligente e sostenibile" insieme ad un piano d'azione comprendente 82 iniziative che guideranno l'operato dell'Unione Europea per i prossimi quattro anni.

Questo metodo definisce la linea intrapresa dall'UE volta alla trasformazione verde e digitale al fine di migliorare la resistenza alle crisi future che ci aspettano. Come specificato nel Green Deal, la conseguenza sarà una riduzione del 90% delle emissioni entro il 2050, conseguita mediante sistemi di trasporti intelligenti, competitivi, sicuri, accessibili e a prezzi modici.

Da ciò si evince che il concetto di "mobilità sostenibile" ha come compito precipuo di diminuire gli impatti ambientali, sociali ed economici prodotti dai mezzi meccanici; l'obiettivo dunque è quello di ridurre l'inquinamento atmosferico, l'inquinamento acustico, la congestione stradale, l'incidentalità, il degrado urbano inteso come spazio depredata dai veicoli a scapito dei pedoni e dei ciclisti, il degrado dovuto al consumo di territorio per la realizzazione di nuove infrastrutture e strade e i costi degli spostamenti a carico della collettività.

La Commissione europea ha pubblicato delle LINEE GUIDA per i progetti relativi alla mobilità ciclistica nel territorio della UE. La guida si propone di aiutare i tecnici e gli amministratori delle autorità cittadine nella redazione dei progetti di ciclabilità e mobilità sostenibile, oltre a fornire contenuti accattivanti per gli altri soggetti coinvolti nelle politiche dell'utilizzo della bicicletta e nello sviluppo delle infrastrutture.

Gli utenti vengono così indirizzati verso progetti finanziati dalla Comunità Europea, verso esempi di buone pratiche e linee guida da tutta Europa. Inoltre, nella guida vengono forniti esempi di casi di studio che evidenziano esperienze di successo, sia progettuali che relative all'implementazione di misure per la ciclabilità. La guida riunisce i numerosi esperimenti e direttive esistenti in tutta l'UE in un'unica





pubblicazione coordinata. Ciò aumenta la comodità per gli utenti, consentendo loro di trovare le informazioni che stanno cercando in un unico testo: "Clean transport, Urban transport - Cycling Policy and Background".

Per la realizzazione di "percorsi ciclabili" non esistono, in Europa, norme comuni.

In Italia si fa riferimento al Codice della Strada (D.Lgs 30/04/1992, n.285) e relativo Regolamento di Attuazione (D.P.R.16/12/1992 n° 495) e ad una serie di altre norme tra cui:

- LEGGE 19 ottobre 1998, n. 366 - Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica;
- DECRETO 30 novembre 1999, n. 557 - Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- CNR 78-1980 - "NORME SULLE CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE STRADE EXTRAURBANE";
- LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2 - Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

Il Biciplan di Porpetto recepisce pienamente le indicazioni comunitarie sopra citate, che sono contenute e sviluppate nel piano di progetto (definizione di una rete continua di collegamenti ciclabili, inserimento di zone 30 o 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.).





**CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE, TENENDO CONTO IN PARTICOLARE, DEI SEGUENTI ELEMENTI:**

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;

Nella tabella sottostante, in modo schematico ed ampiamente esaustivo, sono individuate le componenti ambientali ed analizzate secondo le varie problematiche:

BICIPLAN DI PORPETTO	
<b>COMPONENTI AMBIENTALI</b>	
Componenti naturali	Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche Biodiversità Acqua
Componenti antropiche	Traffico e viabilità Paesaggio urbano e patrimonio culturale Rumore

Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche

Nella redazione del Biciplan non si segnalano problematiche relative alle componenti succitate, per la progettazione dei tratti ciclabili si faranno prevalere soluzioni ad alta permeabilità e comunque le opere saranno soggette alla normativa dell'invarianza idraulica L.R. 29 aprile 2015 n° 11 e L.R. 29 aprile 2019 n° 6.

Biodiversità

Nella redazione del Biciplan non si segnalano problematiche relative alle componenti succitate in quanto, portando ad una riduzione dell'inquinamento, la biodiversità viene maggiormente tutelata.

Nella tabella sottostante, in modo schematico ed ampiamente esaustivo, sono analizzate le varie componenti uso del suolo, biodiversità, Patrimonio Culturale, Paesaggio, Popolazione e Mobilità secondo le varie problematiche su citate:





<b>USO DEL SUOLO</b>	VALORE
Criterio di Valutazione	
<b>Durata</b>	La durata dell'effetto dipende dalla vita dell'intervento edilizio, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
<b>Frequenza</b>	L'effetto sull'uso del suolo è frequente, seppur limitato, in quanto si occupano nuove aree
<b>Reversibilità</b>	L'effetto è irreversibile.
<b>Carattere cumulativo</b>	L'effetto sull'uso del suolo di Porpetto è cumulabile con quello derivante delle altre attività antropiche presenti.
<b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti</b>	L'entità dell'effetto può essere considerata come poco rilevante in quanto le aree interessate da nuove opere si trovano in zona già antropizzata.
<b>Tipologia</b>	Effetti negativi legati all'impermeabilizzazione del suolo conseguente all'ampliamento della strada, seppure minimi rispetto alle dimensioni attuali: si tratta di conseguenze talmente poco significative da risultare trascurabili.

<b>BIODIVERSITA'</b>	VALORE
Criterio di Valutazione	
<b>Probabilità</b>	L'effetto sulla componente biodiversità è poco probabile.
<b>Durata</b>	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
<b>Frequenza</b>	L'effetto sulla biodiversità è poco frequente.
<b>Reversibilità</b>	L'effetto è irreversibile.
<b>Carattere cumulativo</b>	L'effetto sulla biodiversità di Porpetto è cumulabile con quello derivante delle altre attività antropiche presenti a impatto 0.
<b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti</b>	L'entità dell'effetto può essere considerata come poco rilevante o nullo in quanto le aree interessate da nuove opere si trovano in zona in parte antropizzata o agricola non ci sono interventi previsti in aree sottoposte a tutela e la loro vicinanza non viene influenzata
<b>Tipologia</b>	Gli effetti negativi legati al consumo del suolo sono talmente poco significativi da risultare del tutto trascurabili.

<b>PATRIMONIO CULTURALE</b>	VALORE
Criterio di Valutazione	
<b>Probabilità</b>	L'effetto sul patrimonio culturale è migliorativo e compatibile.
<b>Durata</b>	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
<b>Frequenza</b>	L'effetto sul patrimonio culturale è poco frequente
<b>Reversibilità</b>	L'effetto è reversibile.
<b>Carattere cumulativo</b>	Non si evidenzia alcun carattere cumulativo degli effetti.
<b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti</b>	L'entità dell'effetto può essere considerata come poco rilevante o nullo in quanto le opere previste dal piano non incidono in modo negativo sul patrimonio culturale
<b>Tipologia</b>	Effetto migliorativo.





<b>PAESAGGIO</b>	VALORE
Criterio di Valutazione	
<b>Probabilità</b>	L'effetto sul paesaggio poco probabile.
<b>Durata</b>	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
<b>Frequenza</b>	L'effetto sul paesaggio è poco frequente
<b>Reversibilità</b>	L'effetto è irreversibile
<b>Carattere cumulativo</b>	L'effetto sul paesaggio del comune di Porpetto è cumulabile con quello degli altri interventi della viabilità lenta del territorio
<b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti</b>	L'entità dell'effetto sul paesaggio del comune di Porpetto è poco rilevante o nullo in quanto le opere previste dal piano non incidono in modo negativo e sono compatibili con l'ambiente paesaggistico
<b>Tipologia</b>	Effetto migliorativo.

<b>POPOLAZIONE</b>	VALORE
Criterio di Valutazione	
<b>Probabilità</b>	L'effetto sulla popolazione è molto probabile.
<b>Durata</b>	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
<b>Frequenza</b>	L'effetto è molto frequente
<b>Reversibilità</b>	L'effetto è irreversibile
<b>Carattere cumulativo</b>	L'effetto sulla popolazione di Porpetto è cumulabile con quello derivante con le altre opere della viabilità lenta e della circolazione presenti nel territorio comunale
<b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti</b>	L'entità dell'effetto sulla popolazione del comune di Porpetto è molto rilevante quanto le opere previste dal piano volgono al miglioramento della qualità della vita della popolazione attraverso l'utilizzo di mezzi non inquinanti e che incentivano l'attività motoria.
<b>Tipologia</b>	Effetto migliorativo in termini di sicurezza stradale e in relazione all'adeguamento alla normativa di settore.

<b>MOBILITA'</b>	VALORE
Criterio di Valutazione	
<b>Probabilità</b>	L'effetto sulla mobilità è molto probabile.
<b>Durata</b>	La durata dell'effetto dipende dalla <i>vita</i> degli interventi, si può supporre quindi che l'effetto sia di lunga durata.
<b>Frequenza</b>	L'effetto è molto frequente
<b>Reversibilità</b>	L'effetto è irreversibile
<b>Carattere cumulativo</b>	L'effetto sulla popolazione di Porpetto è cumulabile con quello derivante con le altre opere della viabilità lenta e della circolazione presenti nel territorio comunale aumentando il traffico ciclabile
<b>Entità ed estensione nello spazio degli effetti</b>	L'entità dell'effetto sulla mobilità del comune di Porpetto è molto rilevante in quanto le opere previste dal piano volgono al miglioramento della qualità della vita della popolazione attraverso l'utilizzo di mezzi non inquinanti e che incentivano l'attività motoria.
<b>Tipologia</b>	Effetto migliorativo in termini di sicurezza stradale e in relazione all'adeguamento alla normativa di settore.





### Acqua e ambiente idrico

Nella redazione del Biciplan non si segnalano problematiche relative alle componenti succitate, in quanto essa non produce inquinanti.

### Atmosfera

Nella redazione del Biciplan non si segnalano problematiche relative alla componente succitata, in quanto l'uso della bicicletta porta ad una riduzione dell'inquinamento atmosferico.

### 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, lavatoi, 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.



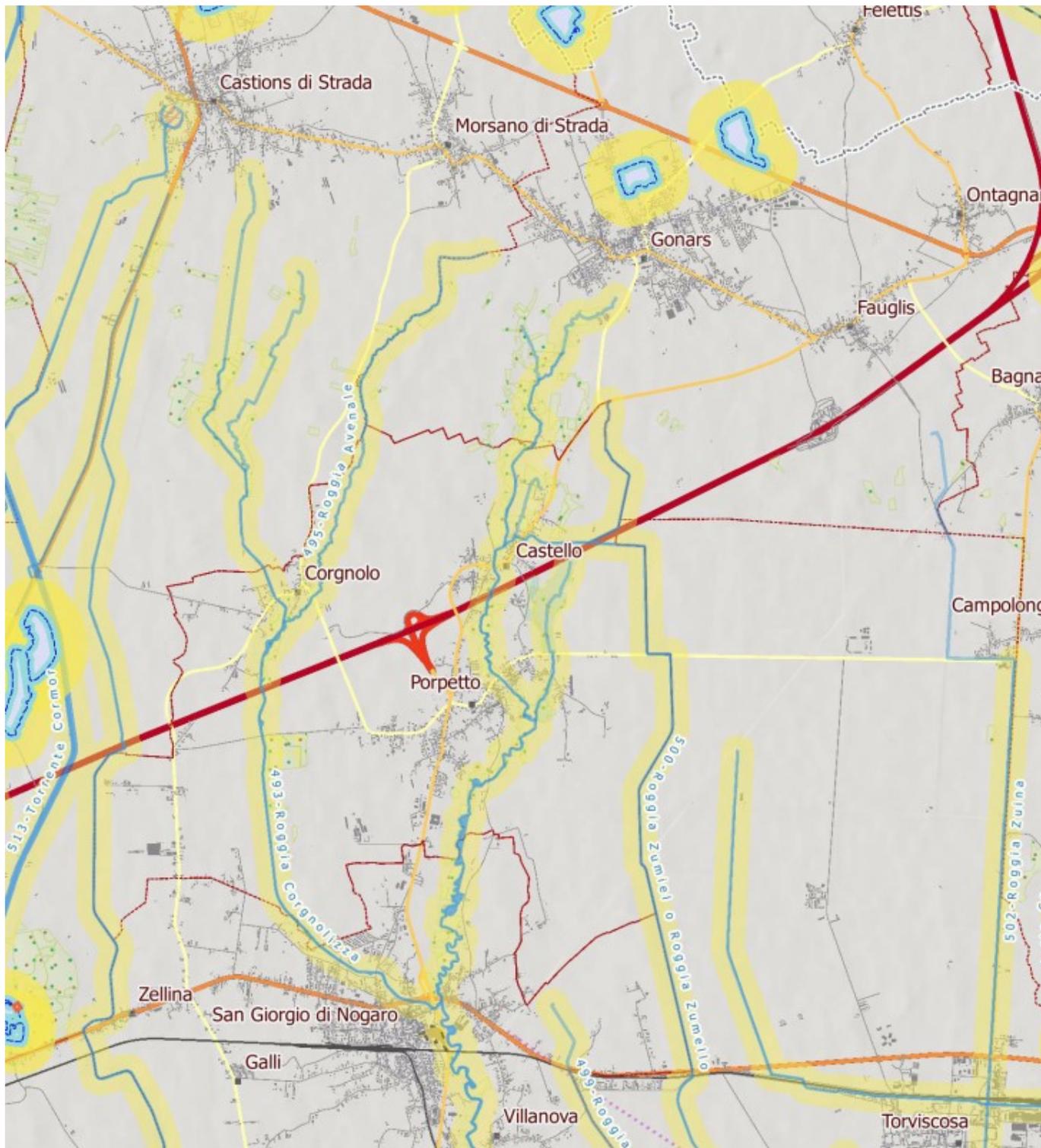


Figura 1 Estratto del PPR relativo ai beni paesaggistici



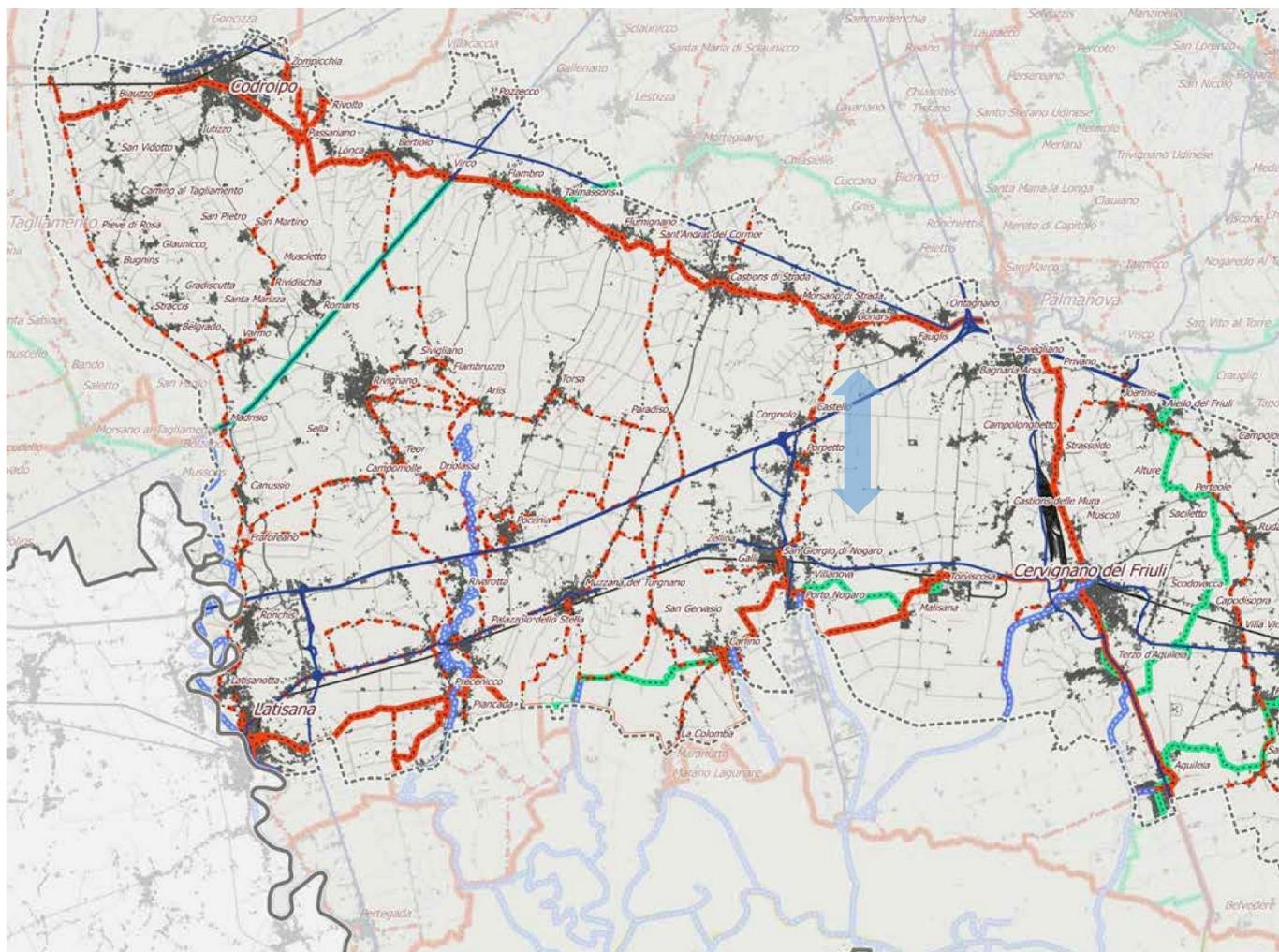


Figura 2 Estratto del PPR reti per la mobilità lenta

In particolare, la soprastante **Fig.2** individua con i puntini rossi la rete delle ciclovie (che costituiscono parte integrante del Biciplan), con la doppia freccia celeste si è voluto evidenziare il collegamento tra la ciclabile a Nord delle risorgive e la peri-lagunare a Sud. Questo percorso attraversa il territorio comunale e favorisce i collegamenti attraverso l'intermodalità con altri centri balneari quali Lignano e Grado. Tutto ciò appare una concreta opportunità che promuove nuove forme di integrazione locale tra trasporto acquico e trasporto ciclistico anche in funzione degli assi fluviali.

Come si evidenzia nella **Fig.3** estratto della Carta dei Beni immobili di Valore Culturale il territorio del Biciplan comunale è compreso e circondato da innumerevoli emergenze storico architettoniche.



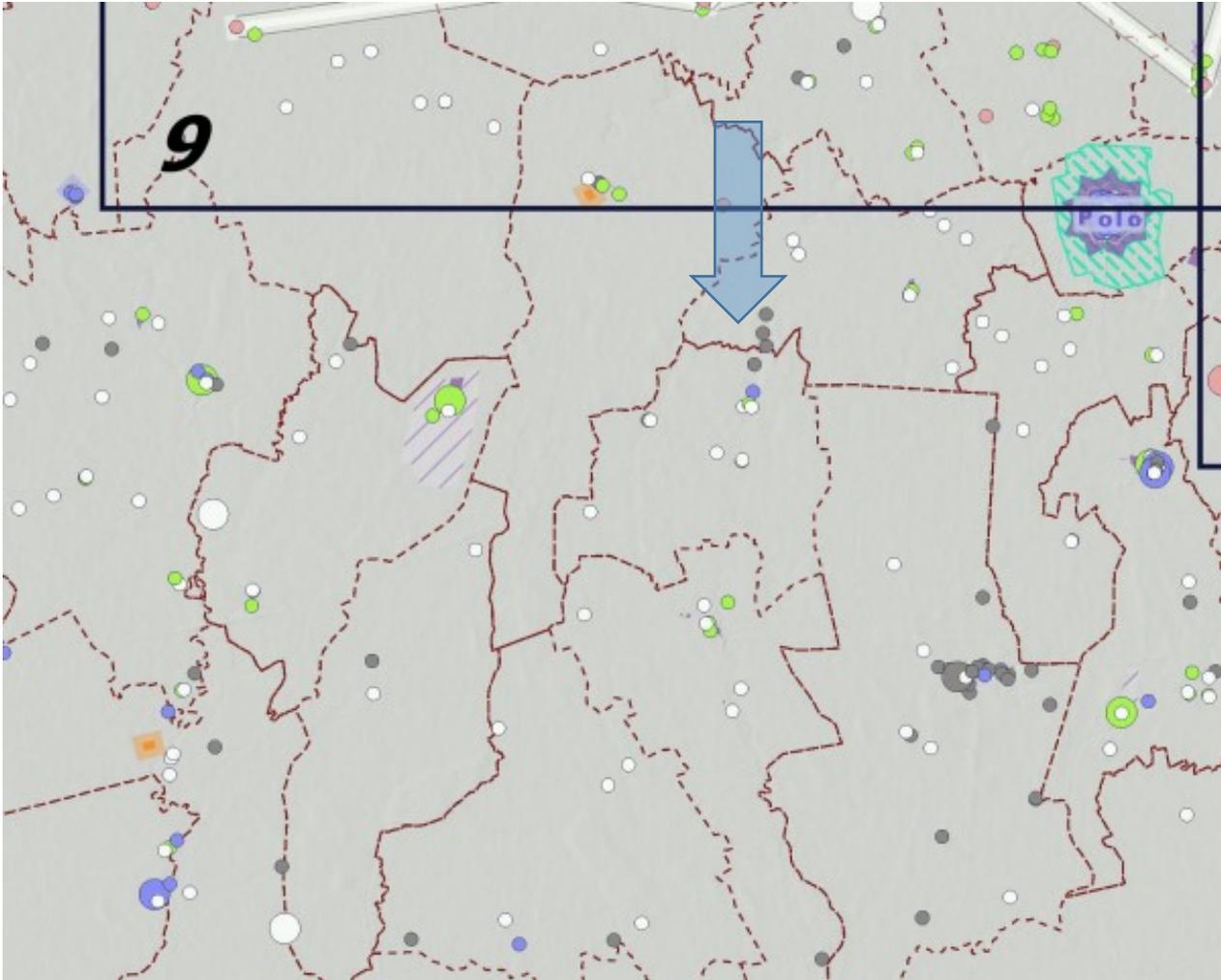


Fig. 3 Estratto del PPR. Carta dei Beni immobili di Valore Culturale





## Ricognizione dei Beni immobili di Valore culturale

- Archeologia\_rurale e industriale livelli 1 - 2
- Archeologia\_rurale e industriale livello 3
- Archeologia\_rurale e industriale livello 4 Polo
- Architettura fortificata 1 - 2
- Architettura fortificata livello 3
- Architettura fortificata livello 4 Polo
- Cente e cortine livelli 1 - 2
- Cente e cortine livelli -3
- Siti Spirituali livelli 1 - 2
- Siti Spirituali livello 3
- Siti Spirituali livello 4 Polo
- Ville venete e dimore storiche livelli 1 - 2
- Ville venete e dimore storiche livello 3
- Ville venete e dimore storiche 4 Polo
- Altri beni culturali livelli 1 - 2

## Immobili interesse storico-artistico e architettonico - Parte II dlgs 42-2004

- Provvedimento di tutela diretto
- Provvedimento di tutela di rispetto
- Ulteriori contesti Proposti
- Poli di alto valore simbolico
- Siti Unesco
- Zone di interesse Archeologico**
  - Zone di interesse Archeologico
- Ulteriori contesti Zone di interesse Archeologico**
  - Fasce tutela Zone interesse archeologico
  - Beni Archeologici
  - Fasce tutela Beni archeologici
  - Demanio archeologico
  - Centuriazioni

## Reti di intervisibilità

- Linee di intervisibilità tra Castelli e Fortificazioni
- Linee di intervisibilità tra Pievi
- Linee di intervisibilità tra Castellieri

## Rumore

Come si è detto, il Biciplan contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico da traffico motorizzato tramite la moderazione della velocità e la promozione della bicicletta, in quanto modo di trasporto alternativo di tipo ecologico e caratterizzato da una elevata sostenibilità ambientale e da rumorosità pressoché nulla. Le soglie acustiche di Legge sono definite nella sottostante **TAB.1 e TAB.2 estratte da** (<http://www.inquinamentoacustico.it/Traffico%20veicolare%20urbano.htm>).





TABELLA 1 - Strade di nuova realizzazione

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo D.M. 5/11/01 - Norme funz. e geom. per la costruzione delle strade)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - autostrada		250	50	40	65	55
B - extraurbana principale		250	50	40	65	55
C - extraurbana secondaria	C 1	250	50	40	65	55
	C 2	150	50	40	65	55
D - urbana di scorrimento		100	50	40	65	55
E- urbane di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al d.R.C.M. 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alle zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a) della Legge n. 447/95.			
F - locale		30				

(\*) per le scuole vale il solo limite diurno

TABELLA 2 - Strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)

TIPO DI STRADA (secondo codice della strada)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (secondo norma CNR 1980 e direttive PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
A - autostrada		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
B - extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C - extraurbana secondaria	C a (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	C b (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D - urbana di scorrimento	D a (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60
	D b (tutte le altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E- urbane di quartiere		30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al d.R.C.M. 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alle zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a) della Legge n. 447/95.			
F - locale		30				

(\*) per le scuole vale il solo limite diurno





### 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 Biciplan, viene inoltre favorita la formazione di spazi di aggregazione e socializzazione lungo 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.

### carattere cumulativo degli effetti;

Si esclude che il Biciplan possa provocare effetti negativi di carattere cumulativo e pertanto non si ritiene siano necessarie ulteriori analisi di dettaglio.

- natura transfrontaliera degli effetti;

Si esclude che il Biciplan possa provocare effetti negativi di natura transfrontaliera e pertanto non si ritiene sia necessario procedere con ulteriori analisi di dettaglio.

- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);

Si esclude che il Biciplan possa provocare rischi per la salute e per l'ambiente e pertanto non si ritiene sia necessario procedere con ulteriori analisi di dettaglio. All'opposto, lo strumento di cui l'Amministrazione Comunale ha voluto dotarsi potrà gradualmente, con la realizzazione progettuale delle direttive previste, diminuire i rischi di incidenti e abbassare il livello di inquinamento a tutto vantaggio della salute dei cittadini, degli ambiti naturali e del biotopo.

### Entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessata);

Considerato che il Biciplan interessa la viabilità lenta, è evidente che mediante le scelte con esso operate si verranno a produrre effetti nelle aree geograficamente limitrofe, in quanto la viabilità del Comune di Porpetto si raccorderà a quella prevista o esistente nei comuni circostanti come nel caso specifico del Comune di San Giorgio di Nogaro.

Contatti e confronti con i territori confinari sono condizioni necessarie per la progettazione del Biciplan e si sono dimostrati elementi fondamentali che hanno portato alla redazione del presente piano. A conferma di quanto affermato, è possibile prendere atto che anche il campione di popolazione consultato attraverso





il questionario non era limitato ai soli residenti nel Comune di Porpetto, bensì a tutti coloro i quali attraverso i social fossero interessati a fruire dei percorsi che attraversano il Comune in indagine.

**valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:**

1. delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale

L'area dell'intero territorio di Porpetto è interessata, come specificato nel paragrafo successivo, da due zone ZSC: quella n° id. IT3320032 delle Paludi di Porpetto e parte di quella n° id. IT3320031 delle Paludi di Gonars. Entrambe non sono coinvolte in opere previste dal Biciplan e comunque le proposte ad esse più vicine sono debitamente realizzate con materiali ecologici e naturali, contribuendo a ridurre la mobilità e quindi l'inquinamento sia acustico che chimico.

All'interno del territorio comunale, come si evince dalla tavola delle strategie del PRGC var. n° 8 e dalle tavole di analisi al presente piano, insistono Ambiti di tutela Ambientale, Aree di interesse agricolo Paesaggistico, complessi soggetti a vincolo culturale tra cui al Dlgs 490/1999, edifici di particolare interesse storico artistico o documentale, siti di interesse archeologico e aree di parco intercomunale. La realizzazione del piano (si tratta di interventi esigui e non invasivi) non va ad alterare le succitate emergenze del patrimonio naturale e culturale, piuttosto ne consente la rispettosa fruizione e conoscenza compatibilmente con il ritmo e la fragilità dei sistemi descritti; si può pertanto confermare con certezza che, a seguito di tutti gli interventi, i parametri della cultura naturale e materica non subiranno nessuna alterazione negativa ma ne sarà invece incrementata la conoscenza in un compendio che unisce in sé tutte le realtà naturali, storico architettoniche e rurali per una riqualificazione della visione paesaggistica dell'intero sistema culturale.

Per ciò che concerne la *fauna e l'avifauna*, Porpetto non presenta specie sensibili o di particolare pregio, salvo la presenza delle garzette e degli aironi che provengono dall'ambiente lagunare.

E' importante precisare che, trattandosi di affiancamenti stradali o sistemazioni urbane a zona 30, gli interventi suggeriti non interferiscono con i *corridoi ecologici preferenziali* di cui solitamente fruiscono la fauna e l'avifauna nelle varie migrazioni e movimenti.

2. del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite

Gli elementi di verifica relativi a questo punto sono riepilogati nella tabella di seguito inserita.

ELEMENTI DI VERIFICA	SI	NO
Sono presenti vincoli di natura paesaggistico ambientale e sono localizzati dagli habitat di interesse comunitario all'interno del comune	X	
Le opere previste dal' Biciplan interessano habitat di interesse comunitario o zone poste a tutela		X





La zona ha valenza territoriale e può costituire ecosistema autoctono	X	X
La zona è 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	

#### dell'utilizzo intensivo del suolo;

Il Biciplan non prevede l'utilizzo intensivo del suolo.

#### effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

In conclusione, nelle tavole di seguito esposte sono evidenziati le tre aree protette ZSC, una interamente in comune di Porpetto (**ZSC IT3320032 Paludi di Porpetto**), una parte in Comune di Porpetto e parte in comune di Gonars (**ZSC IT3320031 Paludi di Gonars**), e due esterne in comune di Castions di Strada e precisamente una a nord dell'abitato di Castello (**ZSC IT3320028 Paludi Selvote**) e a Sud Ovest dell'abitato di Pampaluna (**ZSC IT3320033 Bosco Boscat**).

Nessuna delle previsioni del piano condiziona le aree esaminate, non sono previsti interventi al suo interno, e le opere esterne previste più vicine riguardano la realizzazione di una pista ciclabile a fianco via della Madonna Missionaria SP 113 allo scopo di sgrondare la viabilità meccanica tra le case a pettine lungo la provinciale e l'abitato del capoluogo questo intervento ha lo scopo precipuo di garantire la sicurezza ai pedoni e ai ciclisti, ridurre la viabilità meccanica e quindi il rumore e l'inquinamento.

Il tratto ciclabile più vicino alla **ZSC IT3320032 Paludi di Porpetto** è separato dalla stessa dalla strada provinciale SP113 e da una canalizzazione lato strada. Esso dovrà essere realizzato in materiali



ecocompatibili, drenanti e naturali come terra stabilizzata e legno non devono assolutamente essere previste opere di interrimento della canalizzazione fianco strada.



Foto. SP 113 particolare proposto di pista ciclabile in prossimità del ZSC.

In allegato si individuano le aree ZSC e se ne riproducono le schede tecniche.

## **CONCLUSIONI**

Alla luce di quanto descritto nel presente elaborato del BICIPLAN si può confermare quanto segue:

1. Esso non ha effetti peggiorativi per quanto concerne lo stato dell'ambiente, ma ha effetti migliorativi riducendo l'uso dei mezzi meccanici;
2. Esso non produce processi in grado di generare un incremento dell'inquinamento e disturbi all'ambiente, essendo redatto in osservanza della normativa relativa alla protezione dello stesso;
3. La progettazione non produce effetti negativi e/o significativi sui siti Natura 2000 e in generale sullo stato dell'ambiente compresi gli ambiti di tutela ambientale;
4. Il presente BICIPLAN, per le già citate motivazioni non è da ritenersi soggetto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.



In conclusione, considerando la documentazione relativa all'intero Biciplan del comune di Porpetto redatto in osservanza alla normativa vigente, si elencano le stime per le quali si ritiene che lo stesso non sia assoggettabile alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica, e cioè in virtù dei seguenti fattori:

1. La parte progettuale si riferisce solamente alla viabilità ciclabile ed alla realizzazione delle zone 30, con interventi che congiungono tratti ciclabili sulla viabilità esistente o con percorsi ciclabili che si sviluppano affiancando la viabilità meccanica esistente non andando pertanto a incidere sul resto del territorio. Trattasi di interventi non invasivi, per i quali sono stati individuati materiali per lo più compatibili con l'ambiente, e che non vanno a modificare la morfologia del territorio se non in minima parte e al fianco della viabilità esistente.
2. Il Biciplan, come ribadito più volte, non ha rilevanza nelle zone sottoposte a tutela, sia sotto il profilo ambientale che paesaggistico, e quelle soggette alla Direttiva Habitat.

Porpetto, 12 aprile 2021

In fede Andrea Dell'Agnese  
architetto

Documento firmato digitalmente

