

REGIONE AUTONOMA FRIULI - VENEZIA GIULIA

COMUNE DI SEDEGLIANO (UD)

OGGETTO DEI LAVORI:

BICIPLAN

“Piano Strategico per la mobilità sostenibile”

CUP: C92C21001330002 – CIG: ZA732A72F1

COMMITTENTE:

Amministrazione Comunale di Sedegliano

Via XXIV Maggio, n. 2

33039 – Sedegliano (UD)



TITOLO DEL DOCUMENTO:

VERIFICA NON ASSOGGETTABILITA' Valutazione Ambientale Strategica

TECNICO INCARICATO:

arch. Mattia Cappellaro



Sede Legale: via delle scuole, n. 2/C – 33050 **Lestizza** (UD) – m: +39 347 2591634

Rev.	Data	Descrizione	Compilato
00	30/11/2021	Prima emissione per Biciplan	M. Cappellaro

0	0	0	3	D	O	C	B	0	0	4
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

GRUPPO DI LAVORO

Sindaco

Dino Giacomuzzi

Vicesindaco e Assessore alla Viabilità

Giovanni Trevisan

Assessore all'Urbanistica

Renzo Truant

Progettista e Responsabile redazione Piano Biciplan

arch. Mattia Cappellaro

Collaboratori

Responsabile Area Tecnica

dott. Alfredo Vazzaz

Area Tecnica (urbanistica)

dott. p.t.u. Monica della Mea

1. INDICE GENERALE

1. INDICE GENERALE	3
2. PREMESSA	4
3. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO	5
4. CRITERI DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'	6
4.1 Ambito di intervento	6
4.2 Caratteristiche del progetto di piano.....	7
4.3 Stato di fatto	10
4.4 Progetto di piano	11
4.5 Relazione ed influenza con altri piani e/o programmi	13
4.6 Rilevanza in rapporto con la normativa comunitaria nel settore dell'ambiente	16
4.7 Problemi ambientali pertinenti al piano	17
5. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI.....	17
5.1 Componenti prevalentemente naturali	17
5.2 Componenti prevalentemente antropiche	20
6. CONCLUSIONI.....	25

2. PREMESSA

La presente relazione viene predisposta come documento di controllo per comprendere se per il Piano Biciplan del Comune di Sedegliano, risulti necessario il sottoporsi a verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in riferimento a quanto prescritto nell'art. 5 della Legge Regionale n. 11 di data 06 maggio 2005 ed in particolare alle successive modifiche ed integrazioni (Legge Regionale n. 13 di data 30 luglio 2009, art. 34), redatta sulla base dei criteri fissati nell'Allegato II della Direttiva 2001/24/CE e dei contenuti del Rapporto Ambientale di cui all'art. 7, comma I, lettera b).

Il Piano della mobilità sostenibile di Sedegliano viene redatto ai sensi della Legge Regionale n. 8 del 2018 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa" e vuole porsi come strumento base all'Amministrazione Comunale, presente e futura, per poter promuovere la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana su tutto il territorio, promuovendo gli spostamenti quotidiani e favorendo l'attività fisica migliorando gli aspetti relativi alla salute della collettività.

Dott. arch. Mattia Cappellaro

3. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

- Legge Regionale n. 8 del 2018 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”
- Legge Nazionale n. 2 del 2018 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”
- Legge Regionale n. 13 di data 30.07.2009 “Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli-Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione della direttiva 2006/123/CE. Attuazione dell'articolo 7 della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Attuazione del Regolamento (CE) n. 853/2004 in materia di igiene per gli alimenti di origine animale. Modifiche a leggi regionali in materia di sportello unico per le attività produttive, di interventi sociali e artigianato, di valutazione ambientale strategica (VAS), di concessioni del demanio pubblico marittimo, di cooperazione allo sviluppo, partenariato internazionale e programmazione comunitaria, di gestione faunistico-venatoria e tutela dell'ambiente naturale, di innovazione”.
Art. 34 (modifiche alla Legge Regionale 11/2005): “l'art. 3 della legge regionale 6 maggio 2005, n. 11 è sostituito dal seguente:
<<Art. 3 (Finalità e ambito di applicazione)
1. Al fine di promuovere uno sviluppo sostenibile e assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, la Regione, gli enti locali e gli enti pubblici, anche economici, operanti sul territorio regionale, provvedono alla valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi aventi effetti significativi sull'ambiente, ai sensi del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale)>>
[...]
- Decreto Legislativo n. 152 di data 03.04.2006 “Norme in materia ambientale”.
- Legge Nazionale n. 11 di data 06.06.2005 “Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli-Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, 2003/4/CE e 2003/78/CE”.

4. CRITERI DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

4.1 Ambito di intervento

Il Piano Biciplan di Sedegliano è stato sviluppato su volontà dell'Amministrazione Comunale in quanto si è dimostrata sensibile ai temi della mobilità lenta e della sostenibilità ambientale. A tal proposito si è voluto redigere il piano in modo da effettuare una corretta analisi del sistema viario, interessando l'intero territorio Comunale in riferimento alla tematica della pianificazione di una rete di tratti ciclo-pedonali ai sensi della Legge Regionale n. 8 del 2018.

L'attenzione è stata rivolta al collegamento dei principali poli attrattivi presenti sul territorio, senza trascurare i principali collegamenti con i comuni limitrofi in grado di incentivare il ciclo-turismo.

Le relazioni così stabilite andranno sovrapposte alle indicazioni derivanti dalla pianificazione di settore sovraordinata (itinerari ciclabili di interesse nazionale o regionale) al fine di evidenziare le opportunità di integrazione.



Immagine 01: Individuazione del Comune di Sedegliano – cartina Regionale Friuli-Venezia Giulia.

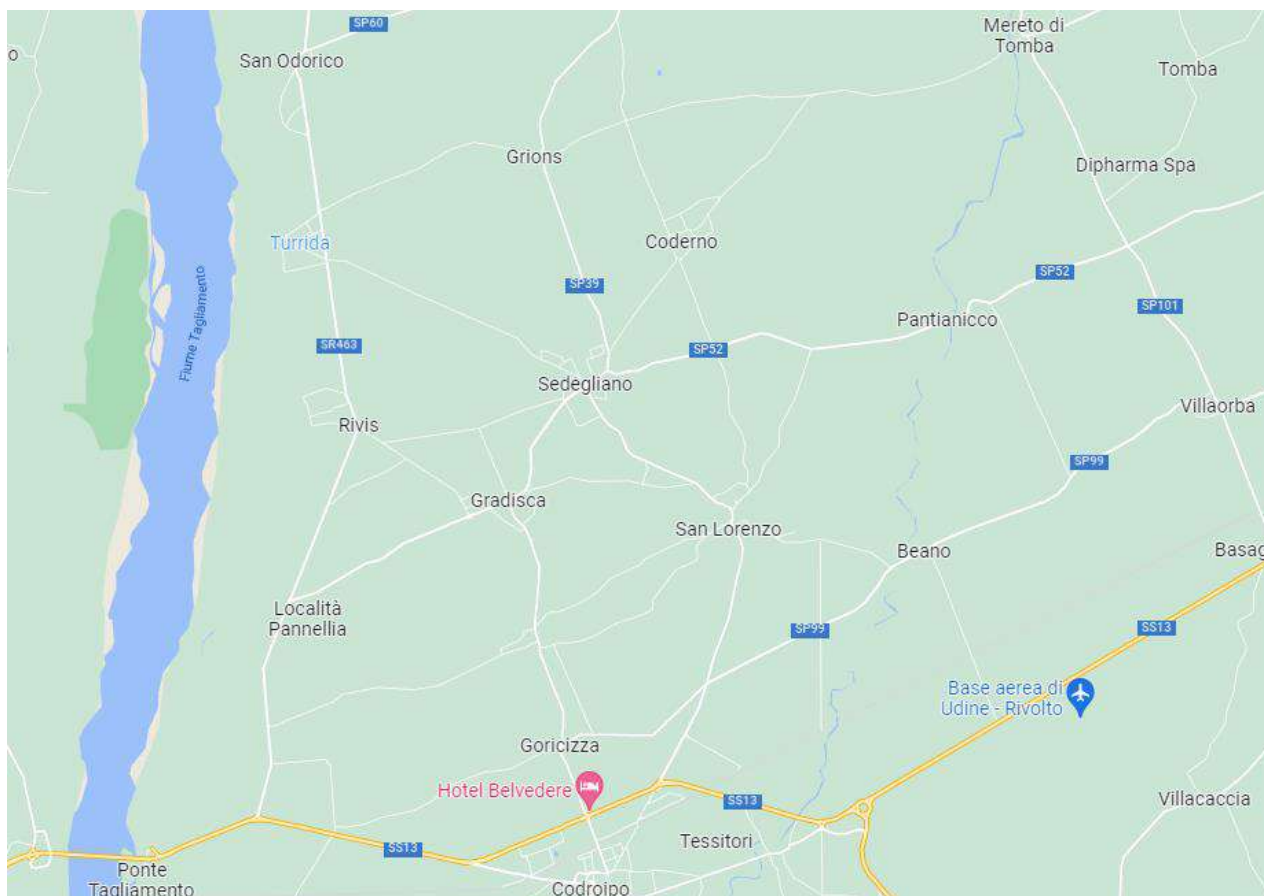


Immagine 02: Individuazione delle frazioni e della viabilità del Comune di Sedegliano.

4.2 Caratteristiche del progetto di piano

Le finalità della Legge Nazionale n. 2/2008 sono quelle di *“promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l’attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche”*.

Vengono dunque definiti nella normativa italiana, gli interventi e le azioni di cui il Biciplan si deve occupare, ovvero definiscono:

- La rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all’attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- La rete secondaria dei percorsi ciclabili all’interno dei quartieri e dei centri abitati;
- La rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- Gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
- Il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;

- f) Gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g) Gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h) Eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i) Gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- j) Le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- k) Le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- l) Eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike-sharing);
- m) le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- n) Eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;
- o) Il programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario di cui all'articolo 3, comma 3, lettera e) e dei suoi eventuali aggiornamenti.

La Regione definisce gli obiettivi per la redazione dei Biciplan nei comuni, si riporta a tal proposito l'articolo di riferimento:

“La Regione persegue l'obiettivo di incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto sia incrementando i flussi cicloturistici che interessano la regione, sia trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni, mediante interventi e azioni volte a favorire spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio.

L'incentivazione della mobilità ciclistica è attuata:

- *sia attraverso azioni di sensibilizzazione atte a far crescere la domanda, da attivarsi presso le istituzioni scolastiche, nonché presso ogni altra associazione o Ente possa ritenersi utile per la diffusione di una nuova cultura della mobilità;*
- *sia attraverso interventi infrastrutturali, quali a esempio quelli di nuova realizzazione, di recupero e riqualificazione, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle intersezioni, atti a migliorare e incrementare l'offerta a favore della mobilità ciclistica con una fruizione in sicurezza della rete e per una efficace ripartizione modale degli spostamenti.*

L'insieme degli interventi e azioni è volto a riordinare e riqualificare le infrastrutture e i servizi esistenti, collegando le tratte spezzate, i singoli centri urbani con le aree periurbane ed extraurbane, le destinazioni turistiche regionali, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche del territorio, effettuando l'integrazione delle reti ciclabili locali con la Rete delle ciclovie di interesse regionale e connettendo tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale, regionale, nazionale ed europeo”.

I Biciplan si costituiscono mediante la seguente struttura:

- a) una parte di analisi che individua:
 - o l'analisi della domanda potenziale;
 - o l'analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica per l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione;
- b) una parte infrastrutturale che individua:

- il grafo della Rete ciclabile dell'Unione territoriale intercomunale (RECIU) di cui all'articolo 5 e le sue caratteristiche, i centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, ospedali, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
 - i poli intermodali e i punti d'interscambio tra trasporto pubblico locale e bicicletta;
 - le aree per la sosta attrezzata delle biciclette;
 - i punti di monitoraggio dei flussi ciclistici;
 - gli itinerari principali di collegamento con i poli attrattori e la definizione delle priorità d'intervento;
- c) una parte programmatica che individua il programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile, specificando:
- i costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;
 - i soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;
 - i tempi previsti per la realizzazione;
 - gli interventi di manutenzione da garantire.

Le iniziative, formative e informative, per lo sviluppo e la promozione della mobilità ciclistica sono nello specifico:

- le iniziative volte alla promozione dell'uso della bicicletta rivolte principalmente ai bambini e ai ragazzi in età scolare, nonché alla realizzazione di conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante e salutistico;
- la promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti locali e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari casa-scuola e casa-lavoro, anche dei dipendenti pubblici;
- lo sviluppo di servizi di biciclette a noleggio e di bike sharing, contribuendo allo sviluppo di un sistema bike- sharing regionale;
- le azioni per agevolare il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;
- l'implementazione e sistematizzazione della mappatura delle reti ciclabili all'interno del Sistema informativo stradale;
- il monitoraggio e la gestione del SICID anche in collaborazione con le associazioni che promuovono l'uso della bicicletta a livello regionale e nazionale o con soggetti privati, previa convenzione;
- l'individuazione degli interventi prioritari per lo sviluppo della viabilità e mobilità ciclistica tra quelli previsti dalle intese per lo sviluppo di cui all'articolo 7 della legge regionale 17 luglio 2015, n. 18 (La disciplina della finanza locale del Friuli-Venezia Giulia, nonché modifiche a disposizioni delle leggi regionali 19/2013, 9/2009 e 26/2014 concernenti gli enti locali);
- la promozione dello spostamento delle merci in ambito urbano con cargo-bike tradizionali o a pedalata assistita;
- l'individuazione delle azioni per contrastare il furto delle biciclette.

La tipologia di interventi sulle infrastrutture previste nei Biciplan si possono riassumere nei punti seguenti:

- le opere necessarie a garantire la continuità degli itinerari ciclabili e ciclopedonali;
- la messa in sicurezza dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico motorizzato;
- la risoluzione dei punti critici della viabilità che vedono il coinvolgimento in incidenti di ciclisti; i punti critici vengono individuati sulla base dei dati d'incidentalità del Centro regionale di monitoraggio della sicurezza stradale (CRMSS);

- il collegamento delle direttrici ciclabili principali con le aree scolastiche, i poli industriali, artigianali e commerciali, i poli d'interesse culturale, naturalistico, paesaggistico e turistico, le sedi di enti pubblici;
- la realizzazione di poli d'interscambio modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto e l'incremento dei sistemi per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici anche in funzione di miglioramento della fruizione turistica dei territori;
- la realizzazione di strutture adibite alla sosta delle biciclette lungo gli itinerari e in corrispondenza dei punti di destinazione e dei punti d'interscambio modale; tali strutture devono essere in quantità corrispondente all'utenza reale e alle sue previsioni di crescita, ampiamente diffuse sul territorio e dotate di strumentazione idonea antitaccheggio;
- gli interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali, tratturi, tratti di viabilità dismessa o declassata, ponti e altri manufatti stradali dismessi, sedimi ferroviari dismessi, tratti di viabilità forestale e militare, strade di servizio di opere di bonifica, di acquedotti, eccetera;
- il recupero e la conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari e delle case cantoniere insistenti sulle reti ciclabili che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o a punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti;
- la fornitura e la posa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico e omogenea sull'intera SICID;
- la fornitura e l'installazione di tecnologie intelligenti per il monitoraggio dei flussi ciclistici e per la loro gestione in modo innovativo.

Per una migliore comprensione dei contenuti del Piano Biciplan di Sedegliano, si rimanda alla presa visione e lettura degli elaborati grafici e tecnici che sono stati redatti.

4.3 Stato di fatto

Sedeigliano è un Comune Italiano appartenente alla Regione Friuli-Venezia Giulia. Composto da 3713 abitanti [dato ISTAT di data 2021], ed è situato nell'ex Provincia di Udine. Trova ubicazione a sudovest rispetto alla città di Udine e dista 22,80 km da essa, confinando con i seguenti Comuni: a nord con Flaibano (UD), a sud con Codroipo (UD), a ovest con San Giorgio della Richinvelda (UD), San Martino al Tagliamento (UD) e Valvasone (UD), a est con Mereto di Tomba (UD) e Codroipo (UD).

Il territorio così come tutto l'abitato comunale si sviluppa geograficamente alla sinistra del Fiume Tagliamento, caratterizzato da una conformazione per la maggior parte pianeggiante.

Nel centro abitato della frazione di Sedeigliano (capoluogo) risulta esserci la sede municipale ed anche l'istituto scolastico – scuole elementari e medie.

Tabella riepilogativa dati geografici e demografici:

Altitudine	70 m s.l.m.
Superficie	50,42 km ²
Abitanti	3713 (dato ISTAT di data 01.01.2021)
Densità	73,64 ab. / km ²
Comuni limitrofi	Codroipo, Coseano, Flaibano, Mereto di Tomba, San Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento, Valvasone Arzene
Frazioni	Sedeigliano, Coderno, Gradisca, Grions, Località Pannellia, Redenzicco, Ravis, San Lorenzo, Turrida

4.4 Progetto di piano

Per il Comune di Sedegliano gli itinerari del Piano Biciplan meglio rappresentati nell'immagine sottostante, risultano di facile inserimento all'interno della gerarchia viabilistica presente su tutto il territorio, in quanto risulta esserci una ben chiara definizione.

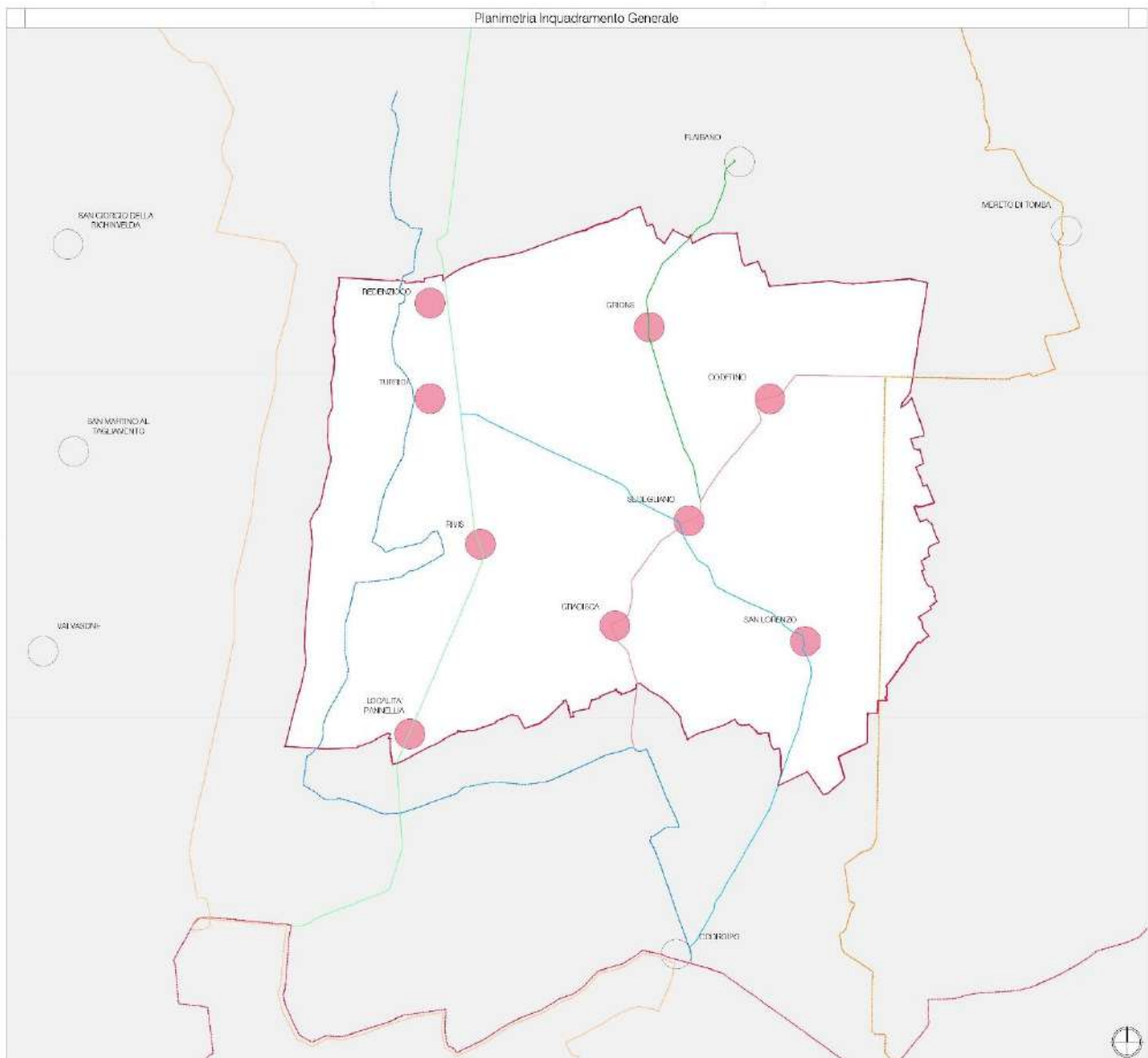


Immagine 03: Individuazione degli itinerari ciclo-pedonali portanti del Comune di Sedegliano.

Di seguito viene riportata la descrizione dell'individuazione della rete di percorsi ciclabili/pedonali, evidenziando prima gli itinerari all'interno del territorio comunale e successivamente i collegamenti tra il Comune di Sedegliano ed i Comuni limitrofi.

COLLEGAMENTI FRAZIONI COMUNALI

La rete portante è stata individuata in modo tale da individuare i percorsi ritenuti più idonei per il collegamento delle singole frazioni comunali, grazie a percorsi che risultano più conformi all'inserimento di infrastrutture capaci, dirette ed in grado di garantire un elevato standard di sicurezza. I collegamenti tra le frazioni permetteranno di favorire gli spostamenti dei cittadini all'interno del proprio comune, incentivando gli spostamenti casa-lavoro, di concerto con l'integrazione della mobilità di

servizio pubblico ed in particolare casa-scuola per quanto riguarda le fasce più giovani della popolazione.

Di seguito si riporta la descrizione delle Ciclovie portanti individuate all'interno del territorio del Comune di Sedegliano:

- Ciclovía A: *sede propria – promiscuo – sede propria*: sviluppo a partire lungo la strada regionale SP39 a partire dalla frazione di Gradisca, sviluppandosi attraverso il centro abitato della frazione Sedegliano (capoluogo), fino a raggiungere la frazione di Coderno.

La presente Ciclovía risulta essere per la maggior parte esistente e realizzata su percorso proprio con separatore rispetto alla viabilità principale. Risulta privo di percorso ciclo-pedonale il collegamento tra la frazione di Gradisca e il Comune limitrofo di Codroipo ed anche il collegamento tra la frazione di Coderno e la Ciclovía Regionale FVG4/a che prosegue in direzione del Comune di Mereto di Tomba.

La Ciclovía A per facilità di comprensione è stata suddivisa nei seguenti tratti:

- Tratto 1: frazione di Gradisca – frazione di Sedegliano (capoluogo);
- Tratto 2: frazione di Sedegliano (capoluogo) – frazione di Coderno;
- Tratto 3: frazione di Coderno – Ciclovía Regionale FVG4/a;
- Tratto 4: frazione di Gradisca – frazione di Pozzo (Comune di Codroipo).

- Ciclovía B: *sede propria*: sviluppo a partire dalla frazione di Località Pannellia e sviluppandosi in parallelo alla Strada Regionale SR463, attraversa la frazione di Rivis, di Turrída ed arrivando alla frazione di Redenzicco.

Della presente Ciclovía risulta essere realizzato un tratto nella frazione di Rivis, in direzione della frazione di Turrída ed anche il collegamento tra la frazione di Turrída e Redenzicco.

La Ciclovía B per facilità di comprensione è stata suddivisa nei seguenti tratti:

- Tratto 1: frazione di Località Pannellia – frazione di Rivis;
- Tratto 2: frazione di Rivis – frazione di Turrída;
- Tratto 3: frazione di Turrída – frazione di Redenzicco;
- Tratto 4: frazione di Turrída – frazione di San Odorico (Comune di Flaibano);
- Tratto 5: frazione di Località Pannellia – Ciclovía Regionale FVG4/a e FVG6.

- Ciclovía C: *sede propria*: sviluppo principalmente lungo la strada comunale a partire dalla frazione di San Lorenzo, attraversando la frazione di Sedegliano (capoluogo) prosegue fino a congiungersi alla frazione di Turrída.

Il tratto San Lorenzo – Sedegliano risulta essere in progetto e dunque di futura realizzazione.

La Ciclovía C per facilità di comprensione è stata suddivisa nei seguenti tratti:

- Tratto 1: frazione di San Lorenzo – frazione di Sedegliano (capoluogo);
- Tratto 2: frazione di Sedegliano (capoluogo) – frazione di Turrída;
- Tratto 3: frazione di San Lorenzo – Comune di Codroipo.

- Ciclovía D: *sede propria*: sviluppo principalmente lungo la Strada Provinciale SP39 che raccorda la frazione di Sedegliano (capoluogo) con la frazione di Grions.

Tale tratto risulta essere in parte già realizzato mettendo in collegamento la frazione con il cimitero della stessa.

La Ciclovía D per facilità di comprensione è stata suddivisa nei seguenti tratti:

- Tratto 1: frazione di Sedegliano (capoluogo) – frazione di Grions;
- Tratto 2: frazione di Grions – Comune di Flaibano.

- Ciclovía Regionale FVG4/a: *sede propria*: la ciclovía regionale prevista nel recente “Piano Regionale Mobilità Ciclistica” approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 713 di data 7

maggio 2021 che risulta tra i tratti ciclabili regionali da finanziare e realizzare; risulta insistere sul territorio comunale a sud-est della frazione di San Lorenzo, proseguendo verso nord fino ad arrivare nei pressi della frazione di Coderno e proseguire successivamente verso il Comune di Mereto di Tomba.

- Ciclovie Regionali FVG6: *sede propria*: la ciclovie regionale prevista nel recente “Piano Regionale Mobilità Ciclistica” approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 713 di data 7 maggio 2021 che risulta per alcuni tratti, tra le ciclabili regionali da finanziare e realizzare; risulta insistere sul territorio comunale a sud-ovest della frazione di Località Pannellia, proseguendo lungo un percorso verde, limitrofo al Fiume Tagliamento in direzione nord attraversano le frazioni di Ravis, Turrida e Redenzicco.

COLLEGAMENTI CON COMUNI LIMITROFI

La rete portante è stata individuata anche per ottemperare all'obiettivo di collegare il Comune di Sedegliano con i Comuni limitrofi, in modo da prevedere all'interno del Piano dei collegamenti più ampi, con l'obiettivo in questo caso di migliorare i tratti e favorire in tal senso il turismo e la mobilità proveniente da fuori comune.

Di seguito si riporta la descrizione delle Ciclovie portanti che hanno origine all'interno del territorio del Comune di Sedegliano e si collegano con i Comuni limitrofi:

- Ciclovie A – Tratto 4 – Gradisca-Pozzo: *promiscuo – sede propria – promiscuo*: il tratto fa parte dell'ossatura portante delle ciclovie comunali e collega il Comune a partire dalla frazione di Gradisca con il Comune di Codroipo, nella frazione di Pozzo, sviluppandosi in direzione sud rispetto all'intero territorio, lungo la Strada Provinciale SP39.
- Ciclovie B – Tratto 5: *sede propria*: il tratto fa parte dell'ossatura portante delle ciclovie comunali e funge da collegamento tra il Comune ed i Comuni posti alla sinistra del Fiume Tagliamento. Il tratto si sviluppa dalla frazione di Località Pannellia in direzione sud lungo la Strada Regionale SR463, fino al collegamento con la Strada Statale SS13 che sviluppandosi in direzione est-ovest, grazie al Ponte della Delizia collega i Comuni sotto la provincia di Pordenone. Il presente tratto vede inoltre, presso il ponte sul Fiume Tagliamento, il collegamento con le Ciclovie Regionali FVG4 che si sviluppa in direzione sud e la FVG6 che si sviluppa in direzione nord. La Ciclovie B, infine, in prossimità della frazione di Redenzicco, si propone lo sviluppo in direzione nord lungo la Strada Regionale SR463, in modo da mettere in collegamento il Comune con il Comune limitrofo di Flaibano.
- Ciclovie C – Tratto 3: *sede propria*: il tratto fa parte dell'ossatura portante delle ciclovie comunali e sviluppandosi in direzione sud funge da collegamento tra il Comune con il Comune limitrofo di Codroipo.
- Ciclovie D – Tratto 2: *sede propria*: il tratto sviluppandosi in direzione nord e proseguendo il tratto esistente, funge da collegamento tra il Comune ed il Comune limitrofo di Flaibano.

4.5 Relazione ed influenza con altri piani e/o programmi

Il Piano Biciplan del Comune di Sedegliano si configura come intervento di pianificazione strategico e settoriale per lo sviluppo del territorio in riferimento al tema della mobilità e tutti gli effetti ad essa strettamente legati. Il Biciplan si allinea con:

- La verifica dei vincoli urbanistici presenti nel Piano Regolatore Generale Comunale attualmente in vigore – “Variante n. 23”;
- La rete ciclabile di livello Regionale;

- Il rispetto del Piano Regionale Mobilità Ciclistica – PREMOCI (Piano approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 713 di data 07.05.2021);
- La rete ciclabile inserita nel Piano Paesaggistico Regionale FVG.

Di seguito viene riportata una breve analisi in merito al P.R.G.C e PREMOCI, in quanto la relazione con Piano Paesaggistico Regionale viene meglio trattata al capitolo 5.2 "Componenti prevalentemente antropiche".

P.R.G.C. di SEDEGLIANO

Il Piano Regolatore Generale Comunale di Sedegliano risulta essere approvato alla "Variante n. 23", informatizzata e comprende il P.R.G.C. originale, le varianti da 1 a 22; vi sono poi delle varianti successive dalla 24 alla 27 che risultano essere varianti puntuali, un piano attuativo comunale e una variante di trasformazione irrigua.

Le Norme di Attuazione del PRGC sono aggiornate alla Variante n. 23.

Vi sono poi i Piani Regolatori Particolareggiati Comunali e i Piani Attuativi Comunali, di iniziativa sia pubblica sia privata.

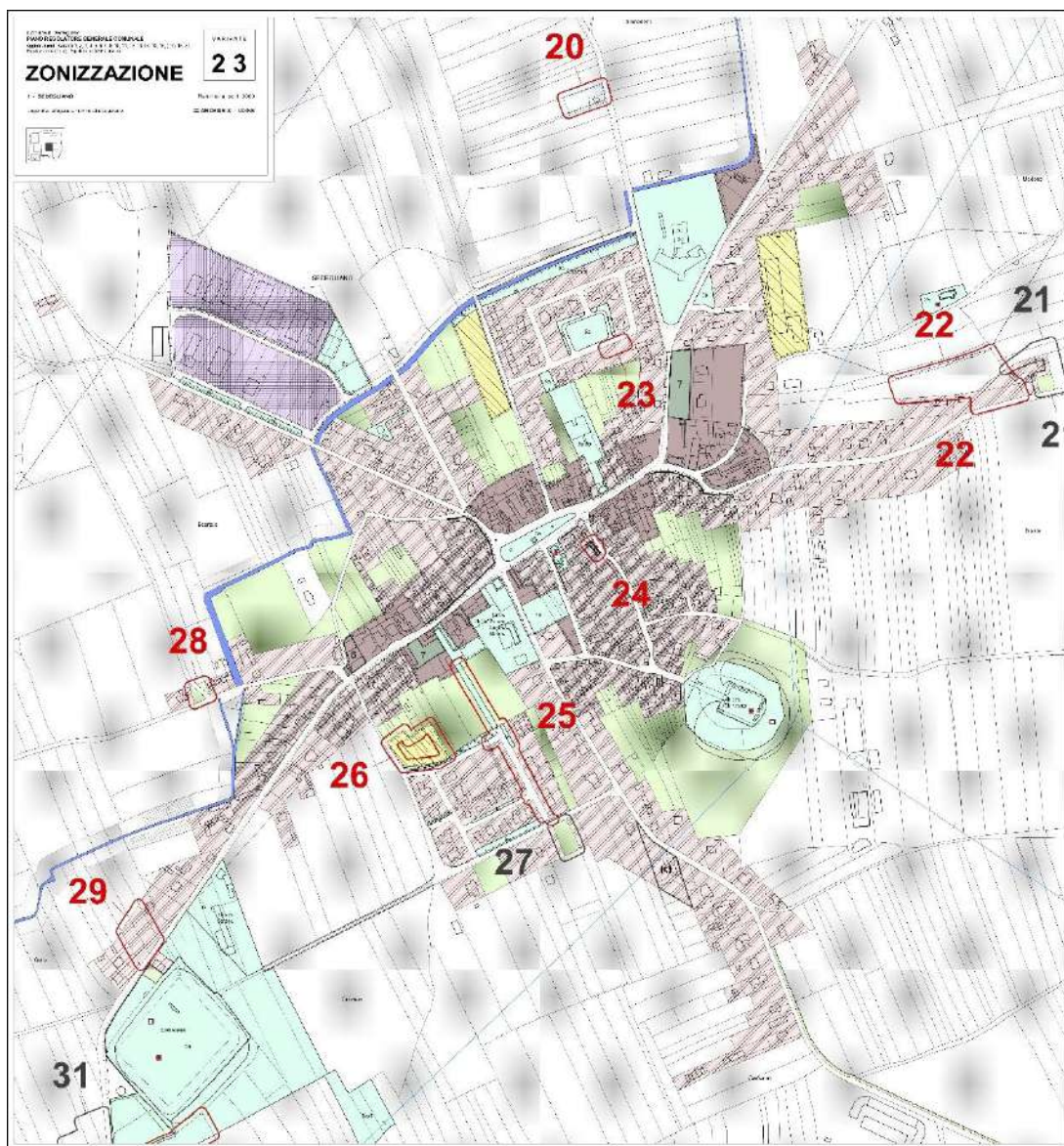


Immagine 04: Estratto Piano Regolatore Generale Comunale di Sedegliano – tavola capoluogo.

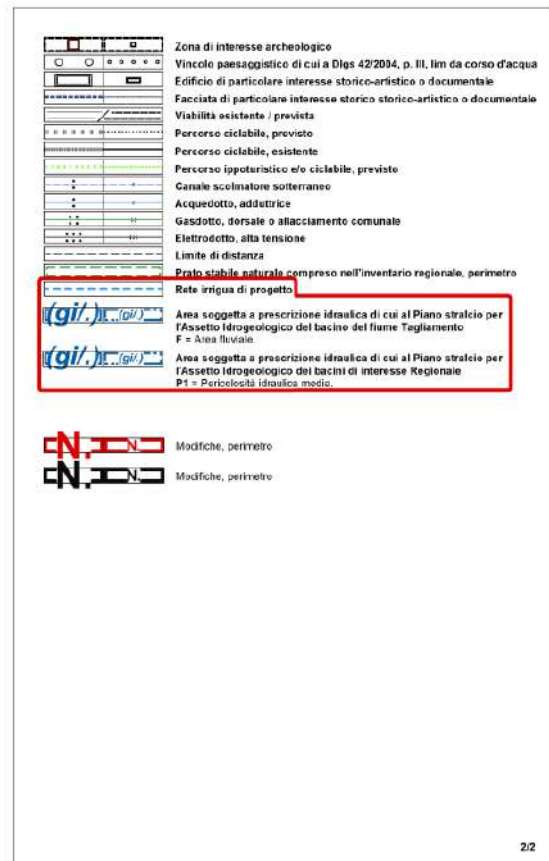
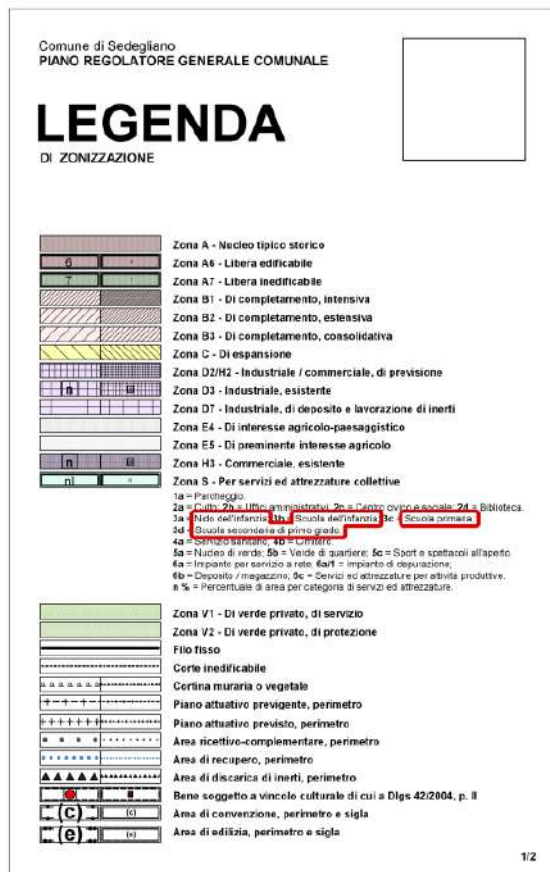


Immagine 05: Estratto legenda P.R.G.C. di Sedegliano.

PREMOCICI REGIONE FVG

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica di recente approvazione definisce le strategie di sviluppo, considerando la totalità del territorio del Friuli-Venezia Giulia.

Il Piano prevede che sul territorio Comunale di Sedegliano insistono due Ciclovie:

- FVG4 – *Ciclovie della pianura e del Natisone*.
- FVG6 – *Ciclovie del Tagliamento*.

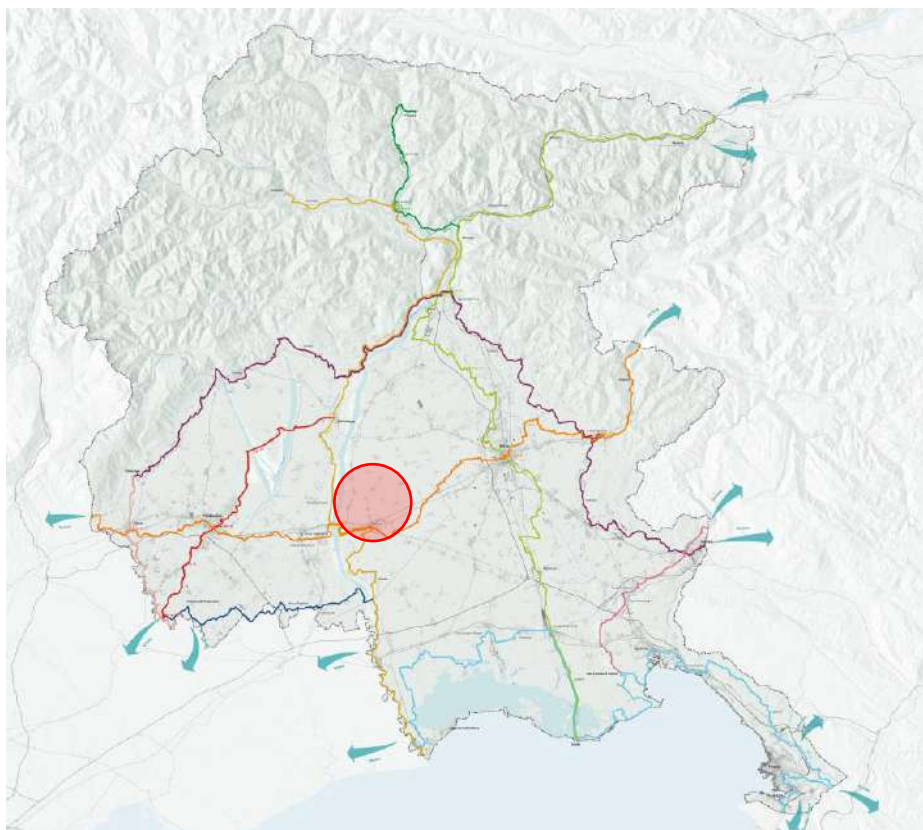


Immagine 6: Rete delle Ciclovie di interesse regionale – Strategia di sviluppo. [credits: Regione Friuli-Venezia Giulia - PREMOCI]

Il Biciplan del Comune di Sedegliano recepisce i principali obiettivi e le strategie contenuti nelle diverse normative sopra citate e si pone l'obiettivo di perseguire i medesimi scopi pianificati a livello Regionale.

Si dovrà avere maggiore accortezza nei tratti ciclabili/pedonali ricadenti in zone vincolate del territorio comunale in cui risulterà necessario in fase progettuale, richiedere tutte le autorizzazioni necessarie con particolare riferimento all'impatto ambientale delle opere che si vorranno realizzare.

4.6 Rilevanza in rapporto con la normativa comunitaria nel settore dell'ambiente

L'Unione Europea collabora con le città e le regioni per poter pianificare e sviluppare una strategia di elaborazione e sviluppo della mobilità sostenibile, compresi sistemi più efficienti di trasporto pubblico e una buona connettività. L'obiettivo principe risulta quello di migliorare la qualità della vita nelle città, attraverso la promozione di mobilità attiva, come ad esempio spostamenti a piedi e in bicicletta, garantendo al contempo una buona accessibilità per residenti e pendolari.

La "mobilità sostenibile" è una strategia europea approvata nel 2006 dal Consiglio Europeo che ha l'obiettivo di ridurre l'impatto ambientale derivante dalla mobilità delle persone e delle merci. A tal fine sono stati predisposti programmi di finanziamento e accordi con istituzioni, enti di ricerca ed utenti finali per promuovere azioni atte a ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti derivanti dal settore dei trasporti, tali da rispettare le linee programmatiche nazionali e comunitarie.

Il Biciplan del Comune di Sedegliano recepisce i principali obiettivi e le strategie contenuti nella normativa comunitaria e si pone l'obiettivo di perseguire i medesimi scopi in merito ai temi ambientali.

4.7 Problemi ambientali pertinenti al piano

Il Piano Biciplan è stato redatto in riferimento e nel rispetto delle normative vigenti, allo scopo di riorganizzare la mobilità e provvedere ad una riqualificazione ambientale all'interno del territorio comunale. È possibile affermare che non vi sono problemi legati alla tematica ambientale e laddove dovessero insorgere, si procederà con apposito piano di risanamento.

La realizzazione degli interventi comporterà senza dubbio un aumento della sicurezza stradale, con un occhio di maggior riguardo alla mobilità lenta ed al contempo si avrà un miglioramento della qualità della vita grazie all'incentivazione dell'attività motoria. Tutto ciò avrà riscontro su tutti i cittadini di Sedegliano ed anche su tutti gli utenti in generale, in particolare sui turisti.

5. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI

PIANO BICIPLAN DI SEDEGLIANO COMPONENTI AMBIENTALI CONSIDERATE

Componenti prevalentemente naturali	Clima
	Temperatura
	Piovosità
	Venti
	Acqua
	Smaltimento acque reflue
	Aria
	Natura dei terreni
	Rischio sismico
	Traffico e viabilità
Componenti prevalentemente antropiche	Assetto vegetazionale
	Sistema agro ecologico
	Assetto faunistico
	Paesaggio urbano e patrimonio culturale
	Emissione sonore / Rumore
	Attività produttive e rischio industriale

5.1 Componenti prevalentemente naturali

CLIMA

Il clima del territorio di Sedegliano rientra nel "clima oceanico" con coordinate 46°0' N e 12°58' E, caratterizzato da mesi piovosi per quasi tutto l'anno.

Le estati sono calde, gli inverni sono molto freddi e parzialmente nuvolosi tutto l'anno. Durante l'anno la temperatura in genere va da -0 °C a 29 °C ed è raramente inferiore a -5 °C o superiore a 34 °C.

TEMPERATURA

La temperatura media annuale di Sedegliano si attesta attorno ai valori di 13/13,5 °C, e con valori leggermente più bassi nel Pordenonese e leggermente più elevati nell'Isontino.

Considerando l'andamento delle temperature medie mensili, si nota come i valori massimi di registrano nei mesi di luglio e agosto e i valori minimi a febbraio.



Immagine 05: Friuli-Venezia Giulia: temperature medie annue (dati rete meteorologia regionale 1961-2010).

PIOVOSITA'

Nella zona dell'alta pianura friulana la piovosità annua cresce in maniera abbastanza graduale da sud a nord, passando dai 1200-1300 mm dei comuni più meridionali agli oltre 1800 mm che si registrano nella zona settentrionale dei comuni di Reana del Rojale e Povoletto. Variazioni inter-annuali: mediamente in un decennio nell'anno meno piovoso i cumulati pluviometrici variano dai 900-1000 mm delle zone meridionali, ai 1400 mm di quelle più settentrionali; in quello più piovoso la distribuzione territoriale varia nello stesso modo dai 1400 mm ai 2300 mm. Il numero di giorni piovosi, cioè in cui piove almeno 1 mm, nei valori medi annuali varia, da sud a nord, dai 95 ai 110.

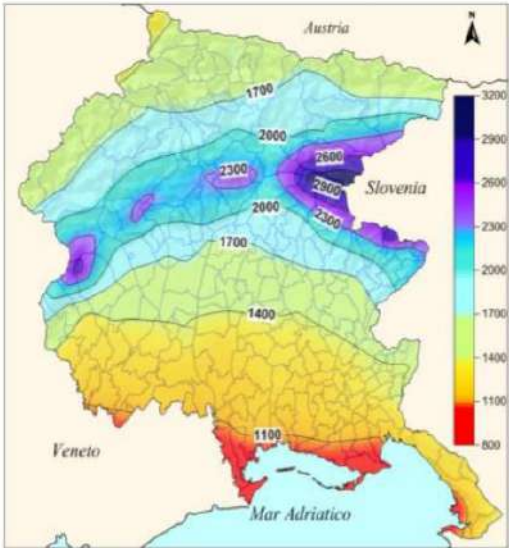


Immagine 06: Friuli-Venezia Giulia: precipitazioni medie annue (dati rete meteorologia regionale 1961-2010).

Dai dati dell'A.R.P.A. FVG per quanto concerne i valori di precipitazione della stazione pluviometrica di Codroipo (periodo 1961-2000) sono così distribuiti:

	G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
media (mm)	79	64	82	111	107	129	90	108	118	127	127	88

0003_Biciplan

Verifica non Assoggettabilità V.A.S.

Pagina | 18

VENTI

Il Comune di Sedegliano risulta far parte della zona pianura del Friuli-Venezia Giulia in cui il vento è fortemente condizionato dalla conformazione del territorio.

In genere in pianura e sulle colline la velocità media annuale a 10 m d'altezza varia tra 1,5 e 2,5 m/s.

La direzione oraria media del vento predominante a Sedegliano varia durante l'anno. Il vento è più spesso da sud per 6,5 mesi, da marzo al 9 ottobre, con una massima percentuale di 49% il 10 giugno. Il vento è più spesso da est per 5,5 mesi, da 9 ottobre a 26 marzo, con una massima percentuale di 41% il 1° gennaio.

Gli episodi di vento particolarmente intenso sono legati alla Bora, ai temporali estivi, ai fronti tardo estivi-autunnali con entrata da nord-ovest, alle grandi piogge di flusso autunnali con provenienza sud-occidentale.

Tipicamente le raffiche più intense di bora si registrano nella parte orientale della pianura.

I temporali estivi determinano forti raffiche di vento, con provenienza tipicamente dai quadranti occidentali: ricordiamo i 30,9 m/s (111 km/h) da sud-ovest misurati a Vivaro il 29.06.2009.

Un fronte con ingresso da nord-ovest ha invece determinato il vento di 25,1 m/s (90 Km/h) da ovest misurato a Talmassons il 29.10.2013.

Infine, ricordiamo il forte fronte autunnale del 30.11.2008 durante il quale Codroipo è stata misurata una raffica di 31,8 m/s (115 Km/h) da sud-ovest.

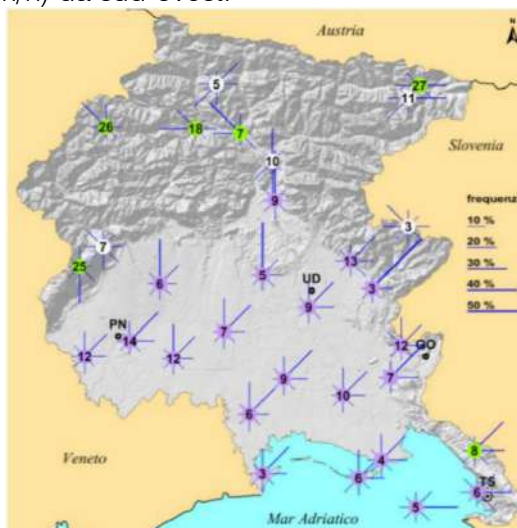


Immagine 07: Frequenza percentuale per ottanti della provenienza del vento a 10 metri d'altezza (dati rete meteorologia regionale 1999-2014).

ACQUA

Il territorio del Comune di Sedegliano vede limitatamente la presenza di acque superficiali e sotterranee. Oltre ad essere lambito dal fiume Tagliamento, principale corso d'acqua alimentato da bacini alpini, il territorio comunale è caratterizzato dalla presenza della Roggia di Sant'Osvaldo (non censita tra i corsi d'acqua superficiali), che corre parallela al primo dopo essersene distaccata presso Turrida, per entrare poi nella campagna e nella zona industriale di Località Pannellia.

SMALTIMENTO ACQUE REFLUE

L'intero territorio del Comune di Sedegliano è dotato di presenza di rete di smaltimento delle acque, gestito da C.A.F.C.

ARIA

Gli interventi previsti nel Piano Biciplan non prevedono particolari impatti sull'aria; da segnalare invece, grazie all'incentivazione della mobilità lenta a discapito della mobilità veicolare (motorizzata) si avranno degli effetti positivi sulla qualità dell'aria immessa in atmosfera.

NATURA DEI TERRENI

Il territorio Comunale è caratterizzato da un contesto territoriale dell'anfiteatro morenico del Tagliamento, costituito da terreni sciolti. La tessitura del territorio è composta da elementi sabbiosi e ghiaiosi ricchi di scheletro con una bassa percentuale di terra fine (limo e argilla).

La caratteristica tipica di questi terreni è rappresentata da elevata permeabilità favorita da uno sgrondo significativo anche in profondità.

Le falde ghiaiose, presenti su buona parte del territorio comunale e variamente rimaneggiate, derivano la loro origine dall'ampia conoide del Tagliamento.

La litografia è omogenea sia in senso areale sia in profondità, con successioni stratigrafiche complicate e varie commissioni di materiale a granulometria differente.

I terreni caratterizzati da ferrettizzazione sono di buona fertilità soprattutto se oggetto di riordino fondiario con apporto di irrigazione.

RISCHIO SISMICO

Il Comune di Sedegliano ai sensi della classificazione sismica in riferimento all'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 di data 20.03.2003 "Primi elementi in materia di criteri generali per la classificazione sismica del territorio nazionale e di normative tecniche per le costruzioni in zona sismica", con recepimento della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia (D.P.R.G. n. 845 di data 06.05.2010), è classificato nella categoria 2, con pericolosità Alta.

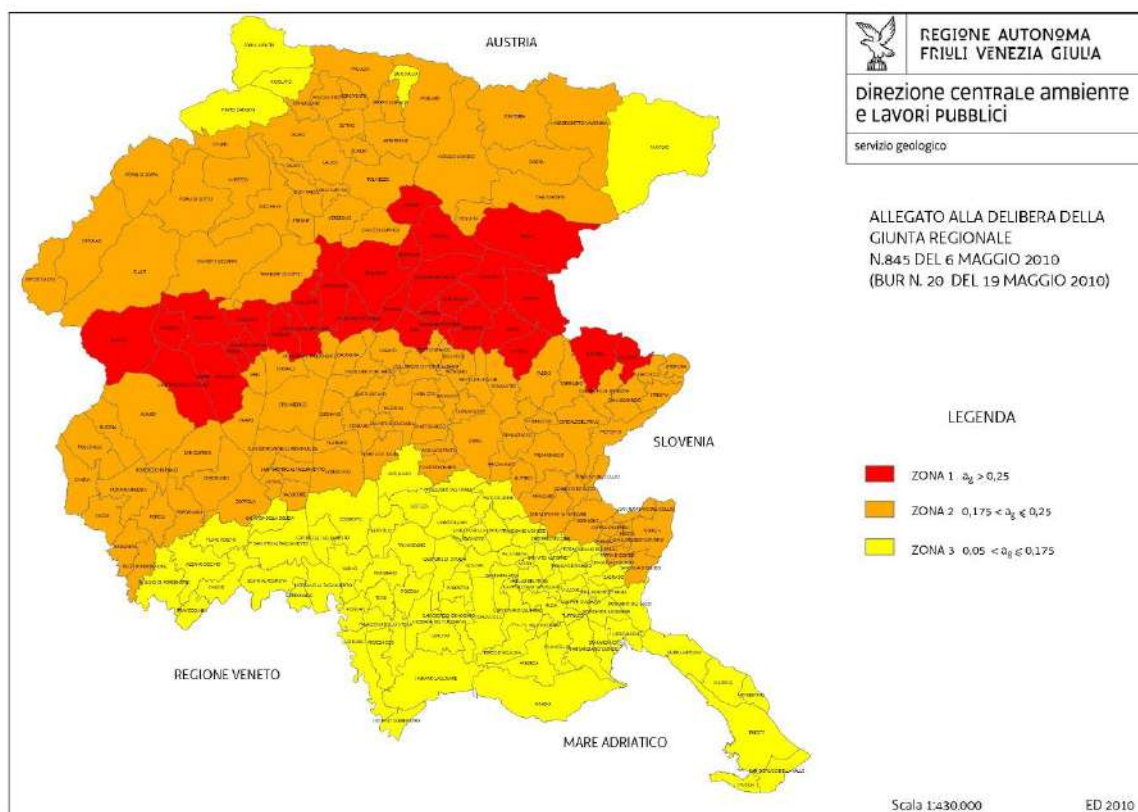


Immagine 08: Zonizzazione sismica Friuli-Venezia Giulia.

5.2 Componenti prevalentemente antropiche

TRAFFICO E VIABILITA'

Il Biciplan è uno strumento caratterizzato da un insieme di "azioni" di diversa natura e complessità volto alla pianificazione della viabilità di un territorio, avente come elemento centrale il tema della mobilità lenta a discapito della mobilità veicolare.

Per una migliore e completa comprensione, si rimanda alla lettura del capitolo 3.1 "Caratteristiche del progetto di piano" in cui sono riportati gli obiettivi e le strategie dei Biciplan.

Si può evincere che il Biciplan di Sedegliano in merito alla viabilità risulti uno strumento positivo per il territorio, in quanto promuove e favorisce la mobilità lenta con notevoli vantaggi per la popolazione e miglioramento della qualità della vita in generale. Mediante la corretta pianificazione e realizzazione di tratti ciclo-pedonali, propone la risoluzione dei punti di viabilità attualmente più critici, auspicando in tal senso una riduzione negli anni avvenire, dell'incidentalità stradale ed un decremento dei flussi veicolari a motore.

Il tutto nel rispetto delle normative regionali, nazionali e comunitarie in materia.

PAESAGGIO URBANO E PATRIMONIO CULTURALE

L'attuazione e la realizzazione di tratti ciclabili, pedonali e/o promiscui previsti nella pianificazione del Piano Biciplan permetterà senza dubbio una maggior fruizione dei poli attrattivi presenti sul territorio e delle bellezze di interesse paesaggistico e storico presenti caratterizzanti il Comune di Sedegliano mediante la mobilità lenta (es. fiumi, chiese etc.).

Dall'analisi del Piano Regolatore Generale Comunale - P.R.G.C. di Sedegliano emerge la presenza dei seguenti vincoli di carattere paesaggistico-ambientale:

- Vincolo culturale – Castelliere di Gradisca (frazione) di cui al D. Lgs. 42/2004, parte seconda;
- Vincolo paesaggistico di cui al D. Lgs. 42/2004, parte terza, su:
 - Fiume Tagliamento, roggia di Sant'Osvaldo e le relative sponde o piede degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
 - I territori coperti da boschi, ancorché percorsi o danneggiamenti dal fuoco e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento;
 - Le zone gravate da usi civici;
 - Le zone di interesse archeologico;
- Altri vincoli sono caratterizzati da limiti di distanza da acque pubbliche, canale scolmatore, cimiteri, depuratori, elettrodotti di alta tensione, acquedotto (adduttrice), gasdotti (condotte principali), strade in zona agricola;
- Vincolo prati stabili naturali.

Il Piano Biciplan si configura nel rispetto delle indicazioni contenute nel Piano Paesaggistico Regionale, esplicitando che tali elementi hanno costituito un orientamento nella pianificazione e progettazione e di cui di seguito si riportano gli estratti cartografici in merito ai beni paesaggistici e alla rete di mobilità lenta:

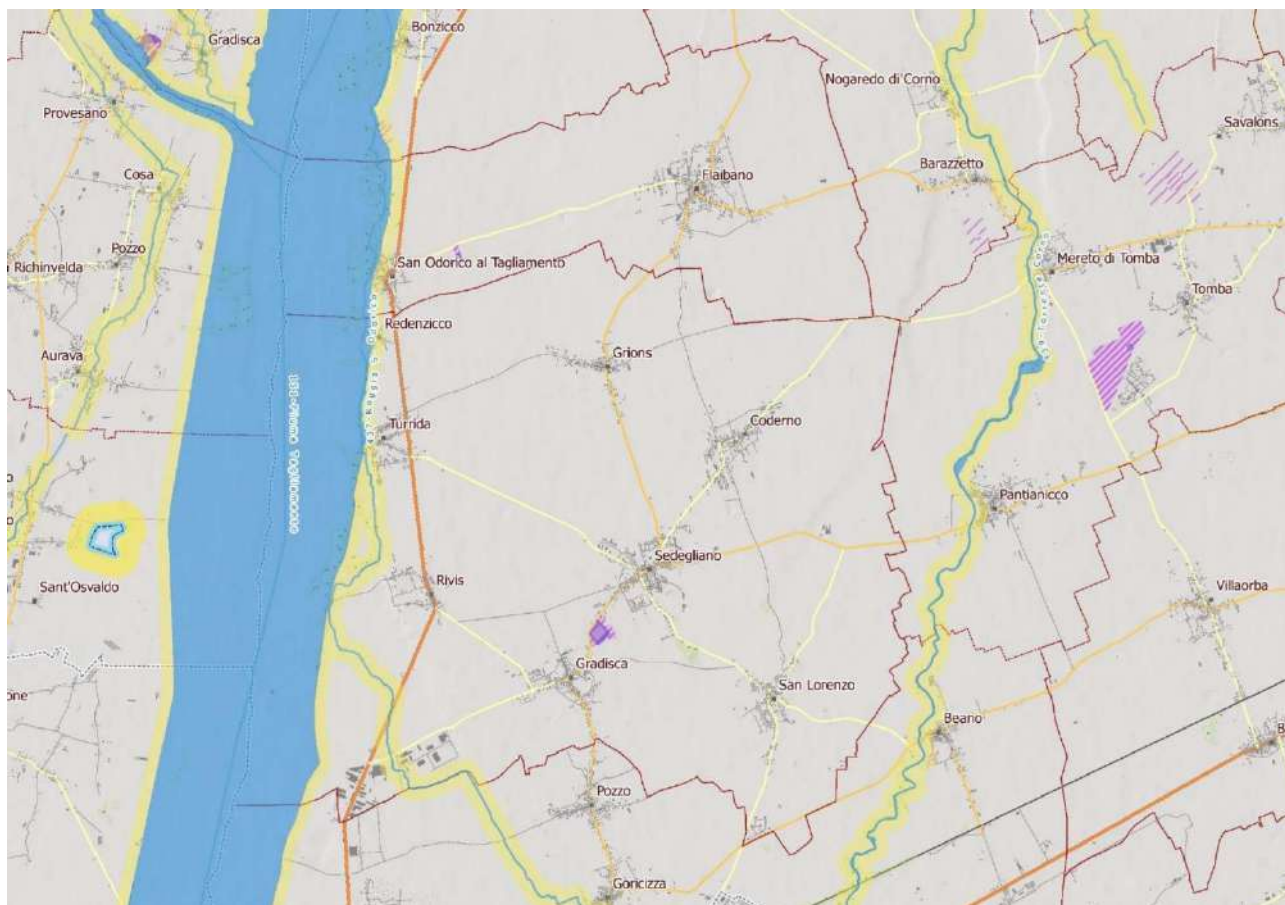


Immagine 09: Estratto Carta dei Beni Paesaggistici PRP FVG.

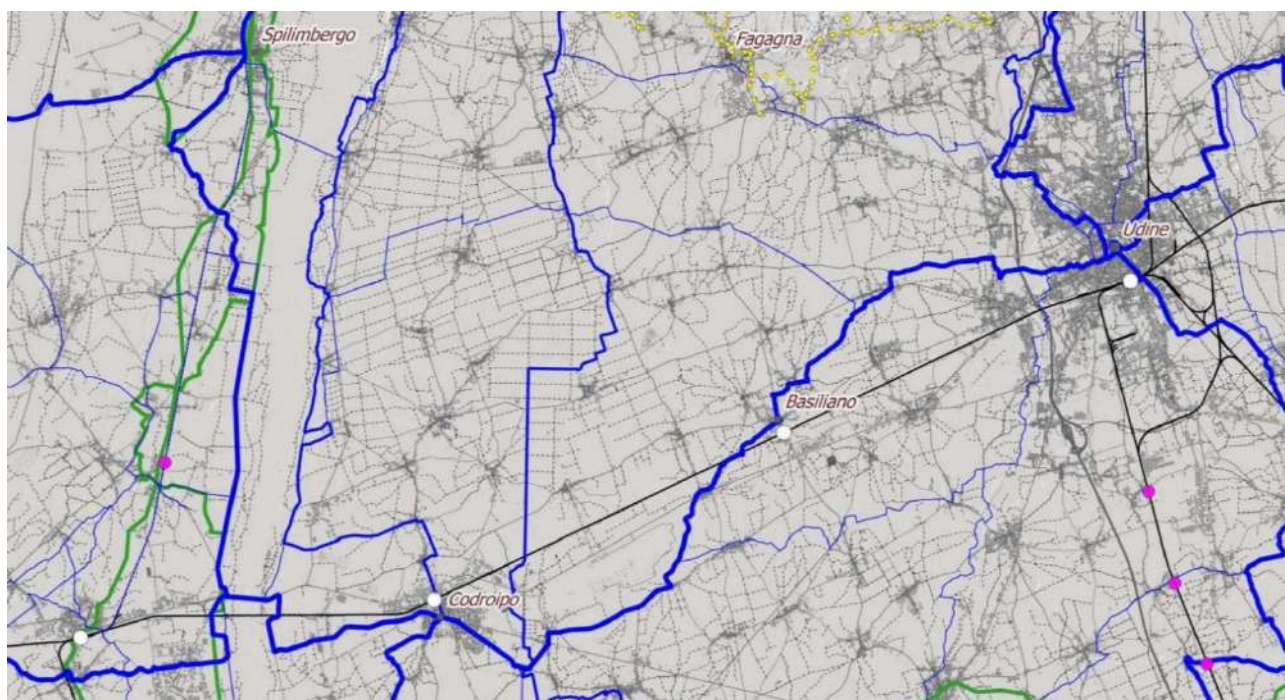


Immagine 10: Estratto Carta della Rete Regionale FVG della mobilità – stato di fatto.

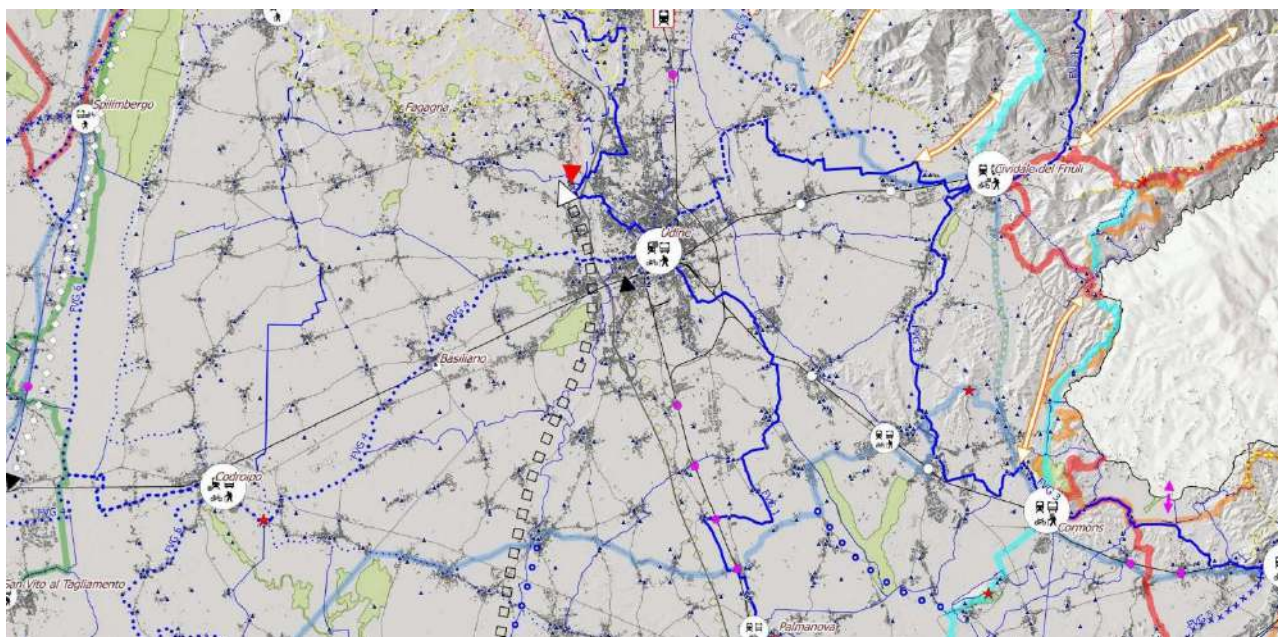


Immagine 11: Estratto Carta della Rete Regionale FVG della mobilità – stato di progetto.

EMISSIONE SONORE / RUMORE

Tra gli obiettivi dei Biciplan risulta esserci l'abbattimento dell'inquinamento acustico, grazie al passaggio dall'utilizzo di mezzi motorizzati a mezzi quali ad esempio la bicicletta e/o trasporto alternativo ecologico, caratterizzati da un'attenta sensibilità all'ambiente e valori di emissione sonora prossimi allo zero.

Per una migliore comprensione di seguito si riporta la tabella esplicitante le soglie acustiche previste per legge a seconda della classificazione stradale:

Tipo di strada (secondo Codice della Strada)	Sottotipi a fini acustici (secondo Norme CNR 1980 e direttrici PUT)	Ampiezza fascia di pertinenza acustica (m)	Scuole, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			Diurno dBA	Notturmo dBA	Diurno dBA	Notturmo dBA
A-Autostrada		100 (fascia A) 150 (fascia B)	50	40	70 65	60 55
B-Strade extraurbane principali		100 (fascia A) 150 (fascia B)	50	40	70 65	60 55
C-Strade extraurbane secondarie	Ca (strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980)	100 (fascia A) 150 (fascia B)	50	40	70 65	60 55
	Cb (tutte le altre strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A) 150 (fascia B)	50	40	70 65	60 55
D-Strade urbane di scorrimento	Da (strade a carreggiate separate e interquartiere)	100	50	40	70	60

	Db (tutte e altre strade urbane di scorrimento)	100	50	40	65	55
E-Strade urbane di quartiere	30	Definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C, allegata al D.P.C.M. del novembre 1997 e comunque in modo conforme alla classificazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, c.1, lettera a) della Legge n. 447/1995.				
F-Strade locali	30					

Tabella 01: Ampiezza delle fasce di pertinenza (strade esistenti).

Il Comune di Sedegliano risulta essere dotato di Piano Comunale di Classificazione Acustica dell'intero territorio, in conformità a quanto prescritto della Legge Regionale n. 16 di data 18.06.2007 "Norme in materia di tutela dall'inquinamento atmosferico e dall'inquinamento acustico".

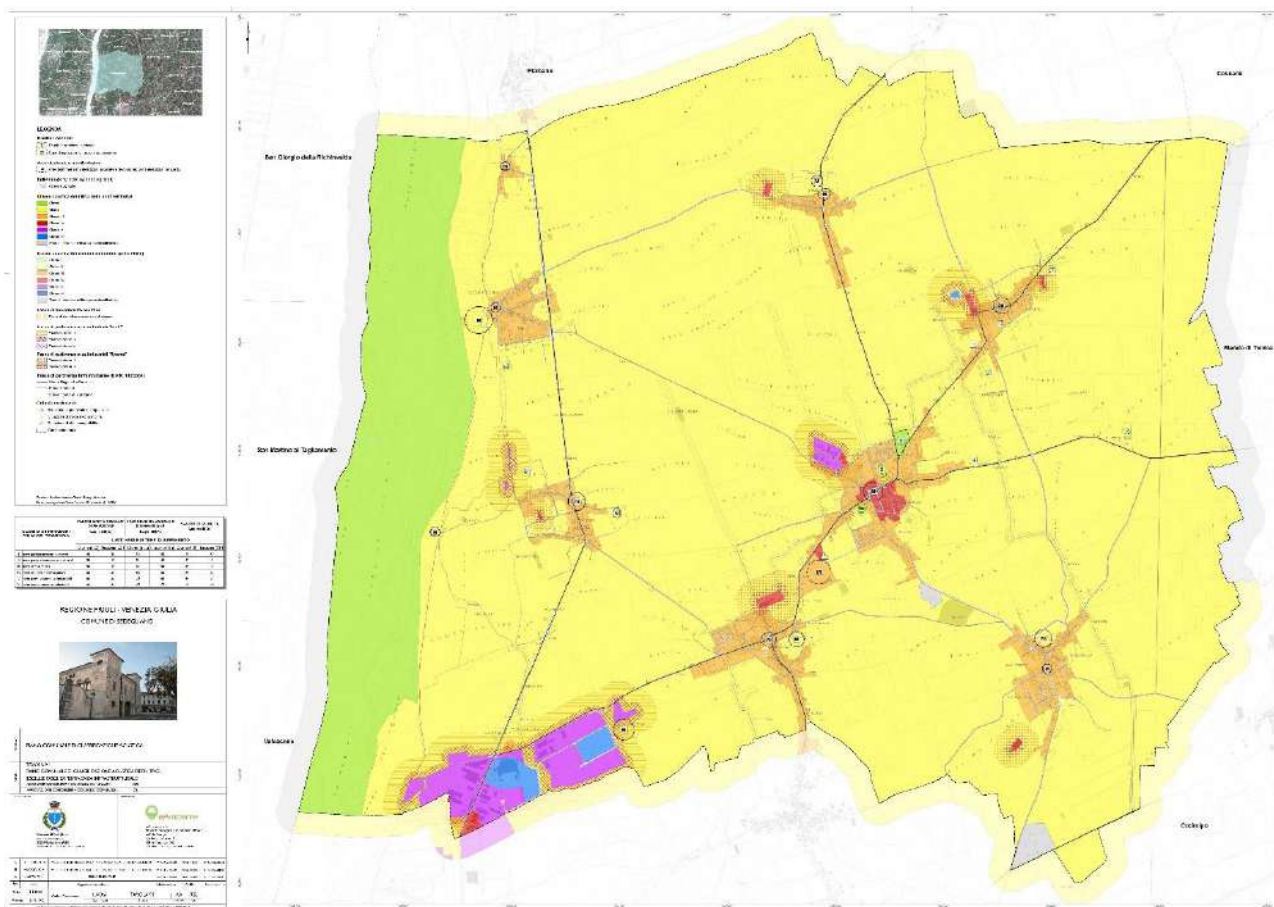


Immagine 12: Estratto Piano di Classificazione Acustica del Comune di Sedegliano.

Il Piano attualmente in vigore risulta aver ottenuto il parere favorevole da parte dell'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Friuli-Venezia Giulia – ARPA FVG.

Si può evincere che nel Comune di Sedegliano non risultano esserci allo stato attuale particolari criticità, tali da essere segnalate sotto il profilo acustico.

6. CONCLUSIONI

Alla luce di quanto è stato esplicitato nel presente scritto è possibile affermare che il “Piano della mobilità sostenibile – Biciplan” del Comune di Sedegliano:

- Non introduce nella pianificazione fattori che possono alterare negativamente le condizioni sullo stato dell'ambiente;
- Non introduce azioni volte alla produzione di inquinamento e/o disturbi ambientali tali da incidere sulle condizioni dell'ambiente;
- La pianificazione degli interventi futuri sul territorio comunale ha recepito le linee strategiche e programmatiche contenute nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica ed in ottemperanza di quanto previsto nel Piano Regolatore Generale Comunale di Sedegliano;
- Come dà indicazioni contenute nella Delibera di Giunta Regionale FVG n.1323 11/07/2014, e relativi allegati, si rileva che nella maggior parte dei casi le aree interessate dalle modifiche proposte dal Piano non ricadono nei siti della Rete Natura 2000 e quindi non inducono particolari evidenze di emissioni nocive, definiti rischi naturali e/o artificiali per la salute umana e gli ecosistemi. Si rimanda la lettura: “0003_DOC_B_005: Verifica non assoggettabilità alla Rete Natura 2000”;
- Non sono necessari ulteriori analisi ed approfondimenti;

conseguentemente alle valutazioni presenti all'interno di questa relazione ed in ottemperanza alla normativa vigente, si può concludere che gli interventi pianificati e previsti non producono effetti ambientali significativi, tali da sottoporre il Piano ad essere assoggettato alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica - VAS.

Si rimanda alla lettura dell'elaborato tecnico “0003_DOC_B_002: Progetto mobilità sostenibile” e i relativi elaborati grafici allegati.