

REGIONE AUTONOMA FRIULI - VENEZIA GIULIA

COMUNE DI SEDEGLIANO (UD)

OGGETTO DEI LAVORI:

BICIANPLAN

“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 DI SIGNIFICATIVITA' incidenza ai siti di Natura 2000

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	5
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---

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 Complementarità con altri piani e/o programmi	13
4.6 Siti potenzialmente interessati	14
5. CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI	15
5.1 Componenti prevalentemente naturali	15
5.2 Componenti prevalentemente antropiche	18
6. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI INCIDENZA	23
7. SINTESI CONCLUSIVA	28
8. CONCLUSIONI	29

2. PREMESSA

La presente relazione viene predisposta come documento di controllo per comprendere se risulta necessario sottoporre il “Piano della mobilità sostenibile – Biciplan” del Comune di Sedegliano, a verifica relativa alla Valutazione di Incidenza – VINCA in riferimento ai siti che costituiscono la rete Natura 2000 Z.S.C., Z.P.S. e S.I.C. ai sensi di quanto prescritto dall’art. 5 del D.P.R. n. 357 di data 08.09.1997, sostituito dall’art. 6 del D.P.R. n. 120 di data 12.03.2003; a livello regionale la materia è disciplinata dalle leggi regionali 17/2006, 14/2007 e 7/2008 e dalla DGR FVG 1323/2014. Ai sensi dell’art. 10, comma 3 del D. Lgs. 152 del 2006 e s.m.i., la valutazione è inoltre integrata nei procedimenti di VIA e VAS.

Per Rete Natura 2000 si intende un sistema coordinato e coerente di aree destinate alla conservazione della biodiversità. Risulta essere una vera e propria “rete ecologica” formata da “nodi” – ovvero i siti S.I.C. – Siti di importanza comunitaria, Z.S.C. – Zone Speciali di Conservazioni e Z.P.S. – Zone di protezione speciale – collegati tra loro da corridoi ecologici. I “nodi” della Rete vengono individuati sulla base della presenza al loro interno di particolari habitat e di specie di flora e di fauna di grande interesse conservazionistico e particolarmente vulnerabili.

Dott. arch. Mattia Cappellaro

3. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

- Legge Regionale n. 7 di data 21.07.2008 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli-Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2006/123/CE, 92/43/CEE, 79/409/CEE, 2006/54/CE e del regolamento (CE) n. 1083/2006 (Legge comunitaria 2007)".
- Legge Nazionale n. 14 di data 14.06.2007 "Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli-Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione degli articoli 4, 5 e 9 della direttiva 79/409/CEE concernente la conservazione degli uccelli selvatici in conformità al parere motivato della Commissione delle Comunità europee C(2006) 2683 del 28 giugno 2006 e della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche (Legge comunitaria 2006)".
- Legge Regionale n. 17 di data 25.08.2006 "Interventi in materia di risorse agricole, naturali, forestali e montagna e in materia di ambiente, pianificazione territoriale, caccia e pesca".
- Decreto Presidente della Repubblica n. 357 di data 08.09.1997 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche".
- Direttiva 79/409/CEE di data 02.04.1979 "Conservazione degli uccelli selvatici".
- Direttiva 92/43/CEE di data 21.05.1992 "Conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche".

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.

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.

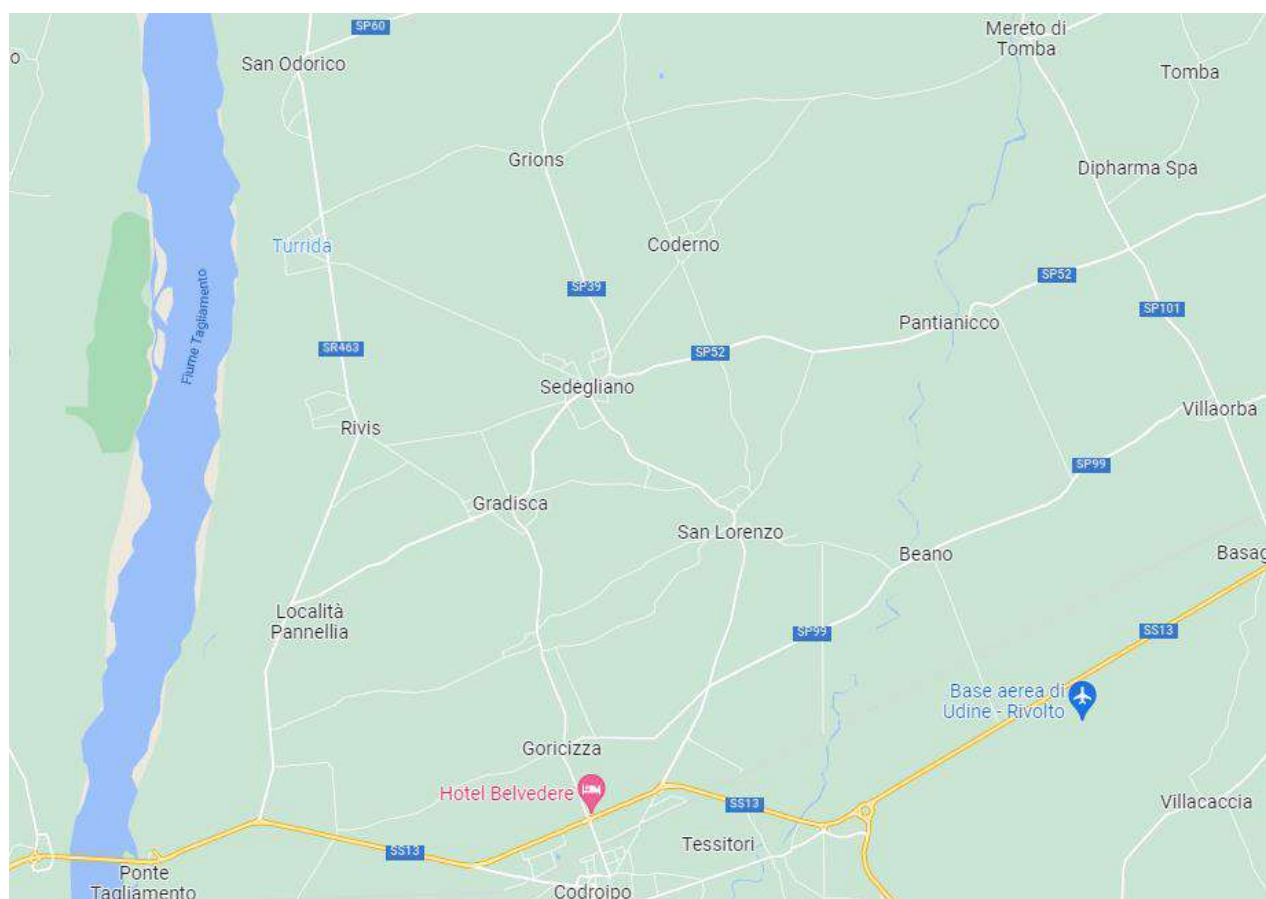


Immagine 02: Individuazione delle frazioni e della viabilità del Comune di Sedegliano.

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.

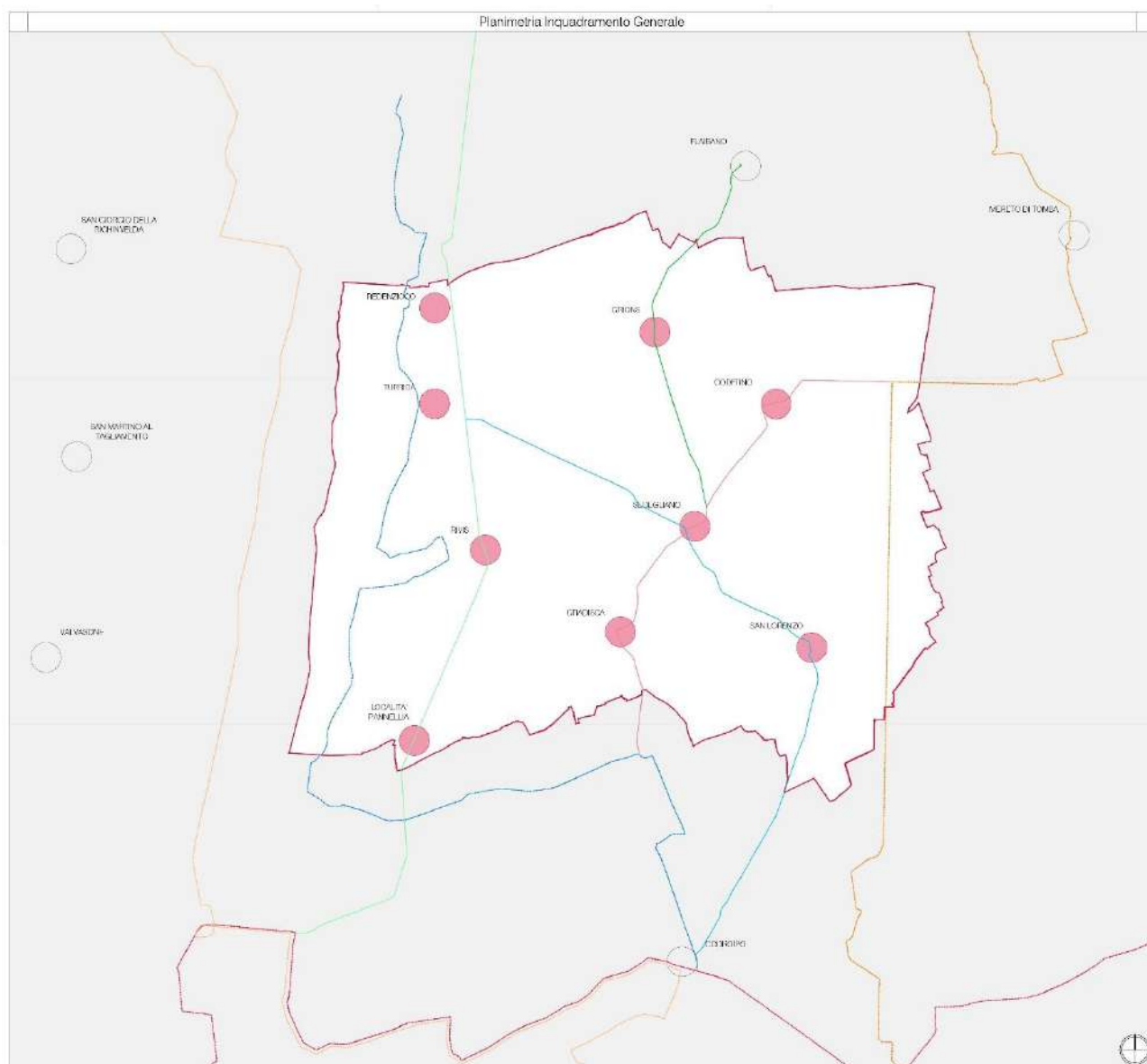


Immagine 03: Individuazione degli itinerari ciclo-pedonali portanti del Comune di Sedegliano.

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 Complementarità 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.

4.6 Siti potenzialmente interessati

La Regione Friuli-Venezia Giulia si pone come una delle maggiori aree europee a maggiore biodiversità (due parchi naturali, 16 riserve naturali in territorio montano, costiero e carsico, più di trenta piccoli ma preziosi biotopi) in un territorio in cui è presente in maniera capillare la rete di itinerari ciclabili.

Il presente elaborato tecnico è stato redatto con lo scopo di evidenziare la presenza o meno di aree protette nel territorio comunale in modo da non essere oggetto di intervento e mantenere invariate le caratteristiche.

Come meglio evidenziato nell'immagine sottostante, si può evidenziare come nel Comune di Sedegliano non risulta esserci la presenza di aree appartenenti alla Rete Natura 2000.

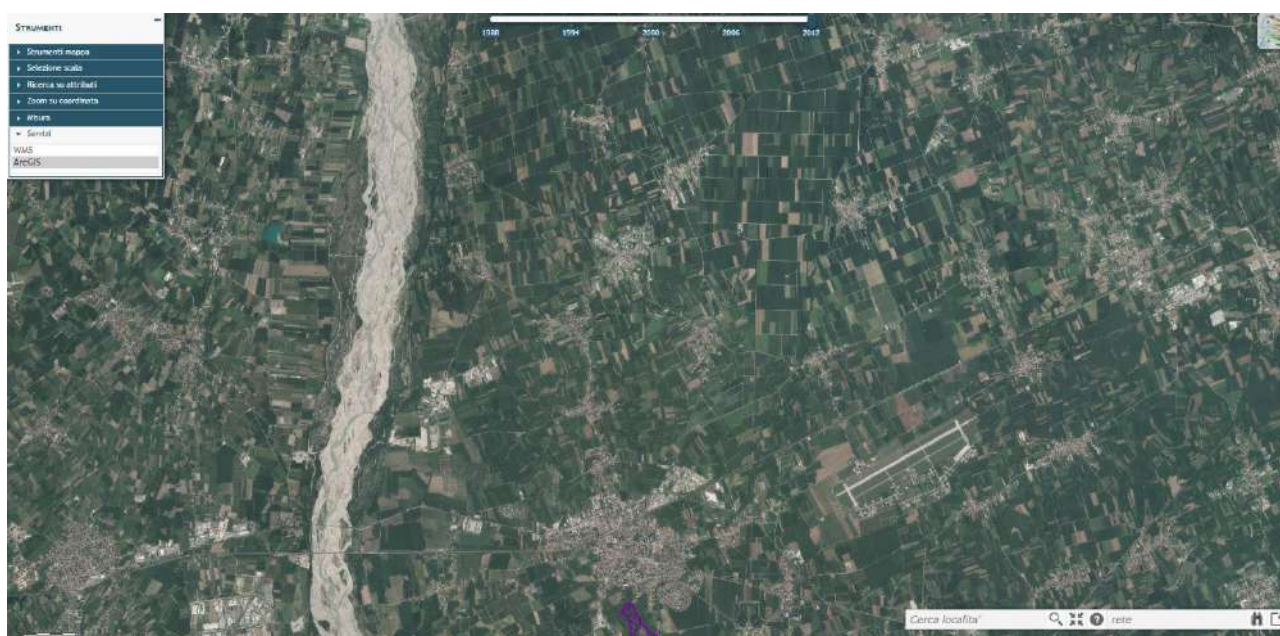


Immagine 04: Individuazione siti protetti nel Comune di Sedegliano. [credits: Geoportale Nazionale]

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
Componenti prevalentemente antropiche	Traffico e viabilità Assetto vegetazionale Sistema agro ecologico Assetto faunistico Paesaggio urbano e patrimonio culturale Emissione sonora / 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.

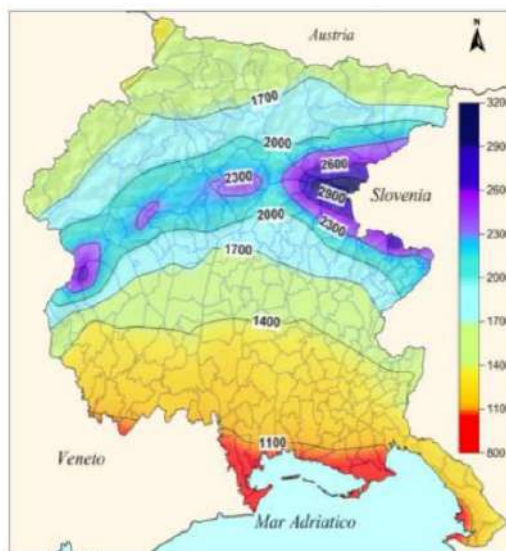


Immagine 06: Friuli-Venezia Giulia: precipitazioni medie annue (dati rete meteorologia regionale 1961-2010).

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

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.

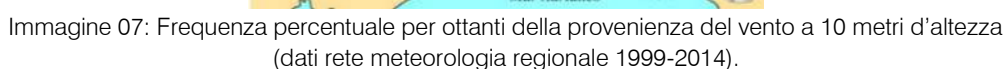
Gli episodi di vento particolarmente intenso sono legati alla Bora, ai temporali estivi, ai fronti tardo estivi-autunnali con entrata da nord-ovest, alle grandi piogge di flusso autunnali con provenienza sud-occidentale.

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.



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'Oswaldo (non censita tra i corsi d'acqua superficiali), che corre parallela al primo dopo essersene distaccata presso Turrída, per entrare poi nella campagna e nella zona industriale di Località Pannellia.

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

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.

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.

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.

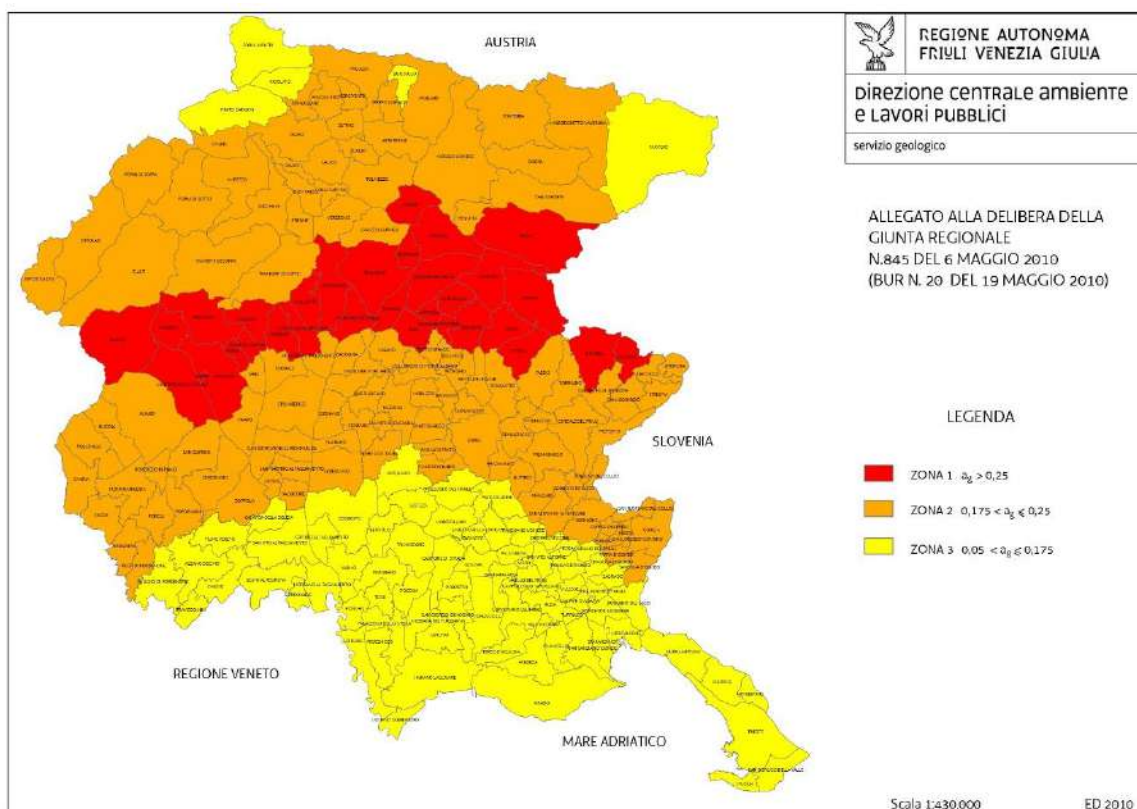


Immagine 08: Zonizzazione sismica Friuli-Venezia Giulia.

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 – Castelli 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'Oswaldo 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:

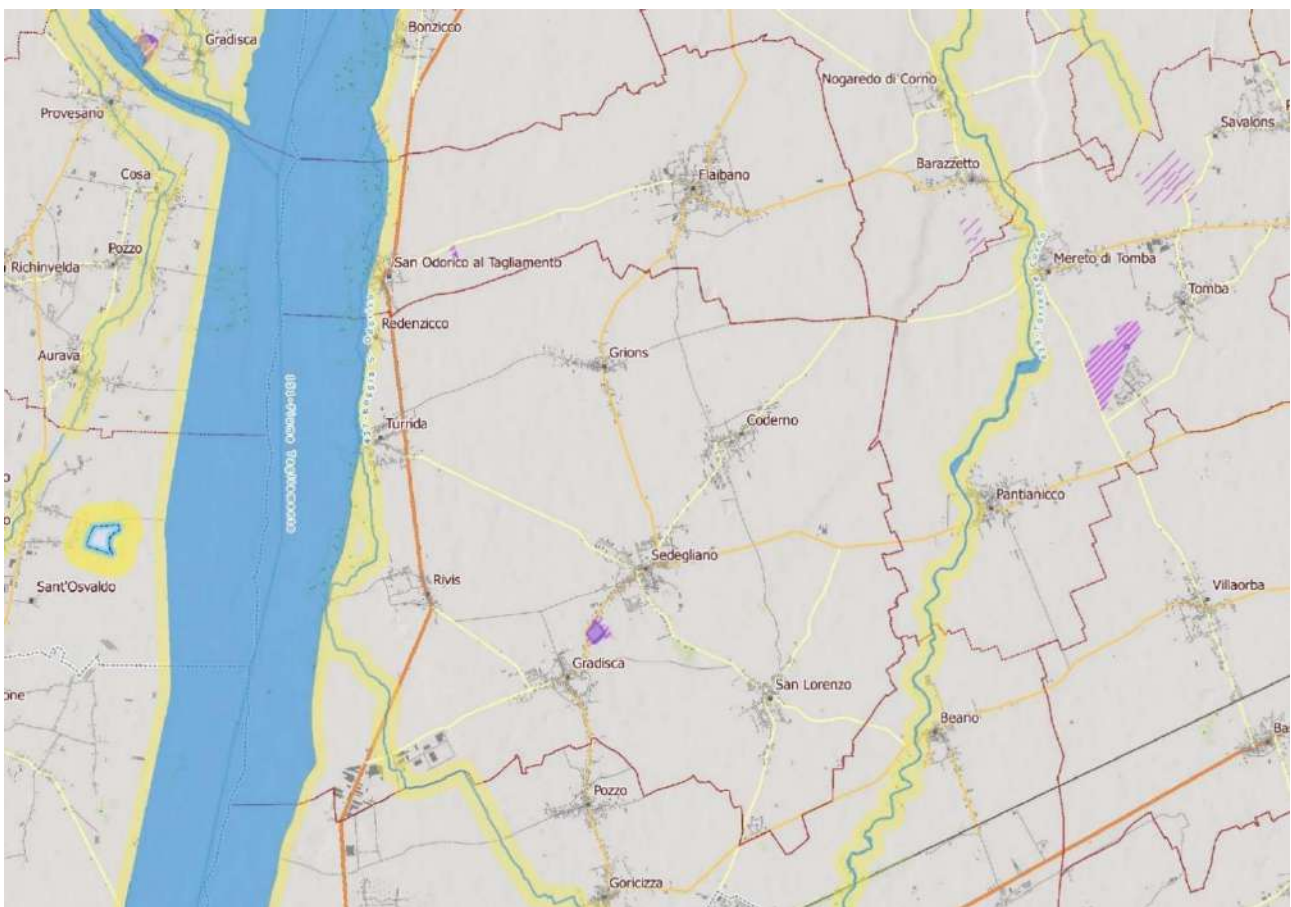


Immagine 10: Estratto Carta dei Beni Paesaggistici PRP FVG.

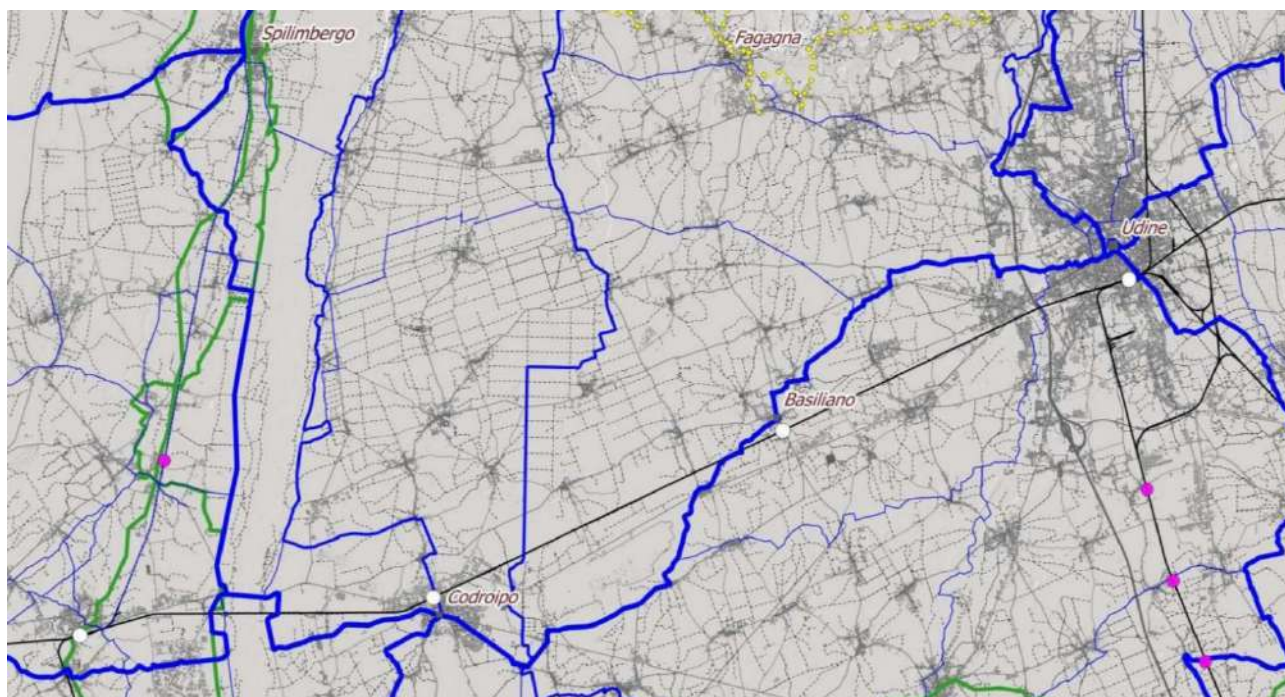


Immagine 11: Estratto Carta della Rete Regionale FVG della mobilità – stato di fatto.

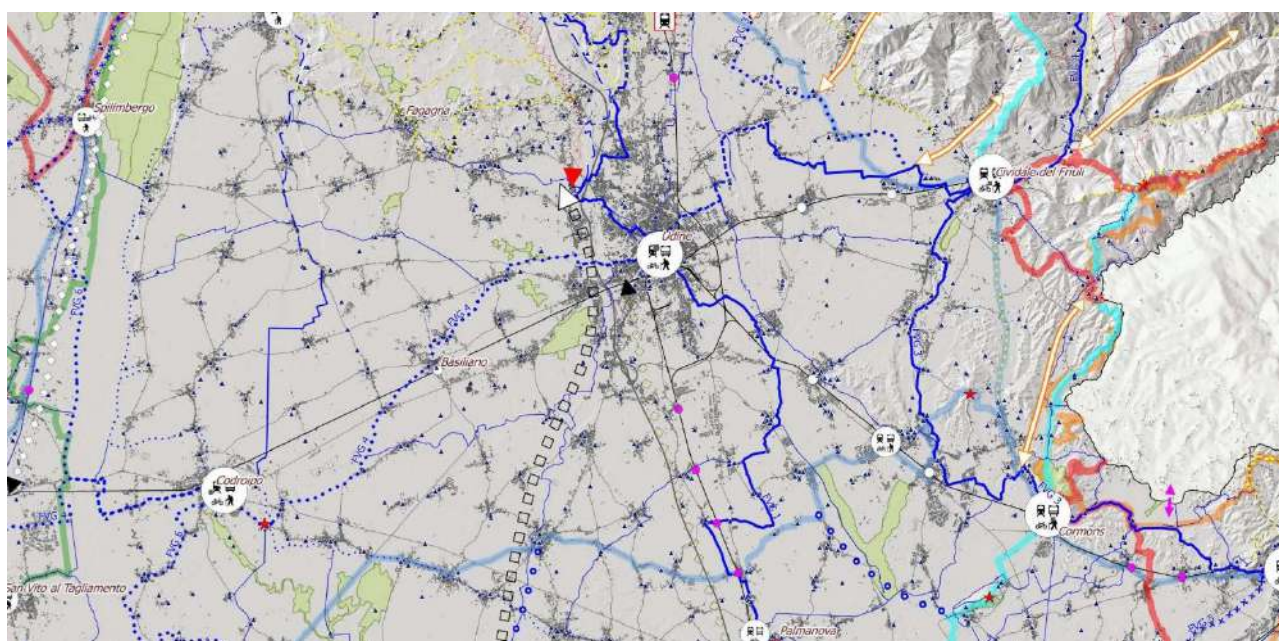


Immagine 12: Estratto Carta della Rete Regionale FVG della mobilità – stato di progetto.

EMISSIONE SONORE / RUMORE

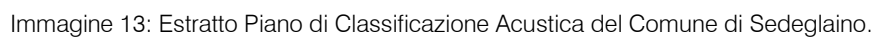
Tra gli obiettivi dei Biciplan risulta esserci l'abbattimento dell'inquinamento acustico, grazie al passaggio dall'utilizzo di mezzi motorizzati a mezzi quali ad esempio la bicicletta e/o trasporto alternativo ecologico, caratterizzati da un'attenta sensibilità all'ambiente e valori di emissione sonora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



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. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI INCIDENZA

Gli impatti effettivi prevedibili, con riferimento al sistema ambientale sono classificati nel seguente modo:

- Componenti abiotiche: suolo e sottosuolo, aria, acqua e aspetti geo-morfologici;
- Componenti biotiche: vegetazione, fauna ed ecosistemi;
- Connessioni ecologiche: relative alla qualità e la capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona, alle capacità di carico dell'ambiente naturale, alla variazione del numero delle imbarcazioni, all'assetto infrastrutturale ed agli aspetti insediativi ed agli aspetti connessi alla previsione urbanistica.

Nelle schede successive sono presi ad esame gli elementi sui quali sono prevedibili degli impatti potenziali ed effettivi con una valutazione d'incidenza dei singoli effetti secondo la seguente scala di valori:

<u>Valutazione del grado di incidenza</u>	
Scala di valori	Condizioni
Non presente	Non sono presenti inserimenti che inducano variazioni nello stato attuale presente degli elementi ecologici del sito.
Presente, ma temporaneo	Gli inserimenti del fattore* conducono solo a modeste e circoscritte variazioni temporanee di alcuni elementi ecologici del sito, con interazioni non presenti nel lungo periodo.
Presente, ma non significativo	Gli inserimenti del fattore* producono variazioni non significative degli elementi ecologici del sito, con interazioni che non determinano alterazioni a livello trofico, nella composizione delle associazioni e nell'assetto ecologico del sito.
Presente	Gli inserimenti del fattore* producono complessive variazioni significative di alcuni elementi ecologici del sito, con interazioni che determinano alterazioni a livello trofico, nella composizione delle associazioni e nell'assetto ecologico del sito.
Significativo – critico	I fattori* introdotti determinano significative e stabilizzate interferenze degli elementi ecologici del sito, con alterazioni negative che condizioneranno i livelli, la composizione e l'assetto generale dell'ecosistema.
Significativo – favorevole	I fattori* introdotti determinano significative e stabilizzate interferenze degli elementi ecologici del sito, con alterazioni positive che condizioneranno i livelli, la composizione e l'assetto generale dell'ecosistema.

* Fattore: elemento esterno all'ambito, di potenziale incidenza sui componenti del sistema ecologico

COMPONENTI ABIOTICHE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Suolo e sottosuolo	Alterazione degli strati pedologici;	Presente, ma non significativo. La realizzazione degli interventi potrebbe interessare in forma più o meno significativa il suolo, con un riassetto superficiale che potrebbe interferire con l'attuale situazione pedologica nelle aree oggetto di intervento.
	Variazione del regime idrico superficiale;	Presente, ma non significativo. La realizzazione degli interventi potrebbe determinare delle limitate modifiche rispetto l'attuale regime idrico superficiale.
	Alterazione della capacità di ritenzione idrica degli strati pedologici;	Presente, ma non significativo. Limitatamente alle zone di scavo e riporto connesse alle realizzazioni degli interventi, si potranno verificare delle variazioni nella ritenzione idrica dei siti in prossimità degli interventi.
	Possibilità di introduzione di inquinanti negli strati sotto superficiali;	Presente, ma temporaneo. La presenza di suolo nudo conseguente alla realizzazione degli interventi potrebbe temporaneamente accentuare l'assorbimento e la percolazione di elementi estranei veicolati a mezzo acqua.
Sintesi		Le previsioni progettuali del Biciplan non producono nel complesso, delle sostanziali iterazioni sul contesto ambientale, tali da ritenersi significative.
Valutazione d'incidenza		PRESENTE, MA NON SIGNIFICATIVO

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Aria	Alterazione della qualità per emissioni da parte dei mezzi operatori e da mezzi veicolari;	Presente, ma temporaneo. I mezzi che saranno impiegati nella realizzazione degli interventi produrranno solo temporaneamente delle emissioni gassose (gas di scarico dei motori), che per entità e concentrazione, rispetto all'ambito considerato, si possono ritenere modesti.
	Alterazione temporanea della qualità dell'aria in seguito alla produzione di polveri durante le fasi operative;	Presente, ma temporaneo. La movimentazione di inerti a seguito di realizzazioni edilizie potrà determinare la dispersione di particelle sui terreni limitrofi.
Sintesi		La realizzazione di nuovi tratti ciclo-pedonali previsti nel Biciplan determinerà un impatto temporaneo sull'aria limitatamente al periodo di realizzazione dell'opera, ritenuto non significativo sulla componente atmosferica a lungo periodo.
Valutazione d'incidenza		PRESENTE, MA TEMPORANEO

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Acqua	Alterazione linee di deflusso di corpi idrici;	Non presente.
Sintesi		Non risultano esserci rischi effettivamente prevedibili tali da comportare variazioni dello stato attuale.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Aspetti geo morfologici	Alterazione delle componenti geomorfologiche dei siti;	Non presente.
Sintesi		Non risultano esserci significativi spostamenti di terreno, per cui è possibile escludere tali impatti.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

COMPONENTI BIOTICHE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Vegetazione	Eliminazione di specie arboree, arbustive ed erbacee;	Presente, ma temporaneo. La vegetazione esistente, in alcuni punti, potrebbe essere interessata, prevedendo al contempo la ripiantumazione di nuove specie arboree, arbustive ed erbacee – autoctone – in nuova posizione.
	Eliminazioni di specie endemiche o rare;	Non presente. Non presenti habitat di pregio o specie endemiche.
Sintesi		Le possibili variazioni durante la realizzazione degli interventi non introducono elementi peggiorativi all'ecosistema infeudato e non pregiudicano le condizioni biotiche e abiotiche del sito S.I.C..
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Fauna acquatica	Alterazione degli habitat;	Non presente.
	Riduzione aree di rifugio e alimentazione;	Non presente.
	Presenza di barriere limitanti la diffusione;	Non presente.
	Presenza di elementi che determinano mortalità;	La mortalità per cause fisiologiche della fauna acquatica non varierà rispetto alla situazione attuale.
Sintesi		Non si avranno modificazioni nell'assetto faunistico dell'ambiente e della fauna ittica esistente.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Ecosistemi	Alterazione di associazioni vegetali tipiche dei luoghi in seguito alla modificazione delle componenti ambientali;	Non presente.
	Alterazioni significative di habitat o biomi di pregio;	Non presente.
	Introduzione di elementi di degrado del sistema naturale;	Non presente.
Sintesi		Non risultano esserci azioni trasformative sostanziali.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

CONNESSIONI ECOLOGICHE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona	Alterazione delle componenti ambientali connesse alla produzione di biomassa;	Non presente.
	Introduzione di elementi perturbatori nei flussi trofici delle catene alimentari;	Non presente.
	Introduzione di fattori di disturbo degli ambiti riproduttivi;	Non presente.
	Introduzione di elementi di alterazione delle capacità omeostatiche del sistema produttivo naturale e della biodiversità;	Non presente.
	Interferenze sulla "struttura del sito";	Non presente. La struttura del sistema fluviale esistente non viene alterata nella sua articolazione.
	Interferenze della "funzione del sito";	La funzionalità delle attività antropiche connesse all'utilizzo dei luoghi risulterà solo implementata, senza apportare alterazioni.
Sintesi		L'attuale condizione dei siti interessati dagli interventi, determina l'assenza di elementi incidenti sui siti oggetto di tutela.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Capacità di carico dell'ambiente naturale	Riduzione delle potenzialità trofiche di supporto alle specie vegetali e animali;	Non presente.
	Introduzione di elementi di riduzione dei carichi interspecifici;	Non presente.
Sintesi		Per i siti S.I.C. non saranno previsti i presenti impatti.

Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE
	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Aspetti sinecologici connessi all'intervento	Riduzione dell'area di habitat prioritari;	Il sito non presenta habitat prioritari.
	Frammentazione di habitat prioritari e non prioritari;	Non presente.
	Perturbazione di specie in termini di spostamenti, riduzione, frammentazione della popolazione;	Non presente.
	Riduzione nella densità della specie;	Non presente.
	Variazioni negli indicatori chiave del valore di conservazione;	Non ipotizzabile.
	Cambiamenti microclimatici;	Non presente.
Sintesi		La struttura del sistema ecologico locale sarà mantenuta senza subire stravolgimenti rispetto allo stato attuale.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
Assetto infrastrutturale	Sostituzione di ambiti naturali;	Non presente.
Sintesi		Gli interventi che saranno realizzati non prevedono la sostituzione degli ambiti naturali esistenti.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

	Impatti potenziali	Impatti effettivi prevedibili
	Sottrazione di ambiti naturali;	Non presente. A meno di quote minime che è possibile ritenere non significative.
Aspetti insediativi	Introduzione di vincoli o servitù;	Tra le servitù reperibili in zona, oltre alla perimetrazione del S.I.C. si riscontrano delle perimetrazioni di vincolo a supporto delle linee elettriche di alta tensione.
	Aumento dei carichi insediativi;	Non previsto.
	Implementazione di attività produttive e di servizi;	Non previsto.
Sintesi		Non risulta alcuna interferenza tra gli interventi e gli ambiti insediativi esistenti.
Valutazione d'incidenza		NON PRESENTE

7. SINTESI CONCLUSIVA

Dal quadro generale degli elementi considerati si evince una incidenza nulla dell'intervento progettuale proposto e del conseguente potenziale uso dei siti di intervento.

Elementi osservati		Valutazione del grado di incidenza
Componenti abiotiche	Suolo e Sottosuolo	PRESENTE, MA NON SIGNIFICATIVO
	Aria	PRESENTE, MA TEMPORANEO
	Acqua	NON PRESENTI
	Aspetti geo morfologici	NON PRESENTI
Componenti biotiche	Vegetazione	NON PRESENTI
	Fauna	NON PRESENTI
	Ecosistemi	NON PRESENTI
Connessioni ecologiche	Qualità e capacità di rigenerazione delle risorse naturali della zona	NON PRESENTI
	Capacità di carico dell'ambiente naturale	NON PRESENTI
	Aspetti sinecologici connessi all'intervento	NON PRESENTI
	Assetto infrastrutturale	NON PRESENTI
	Aspetti insediativi	NON PRESENTI

8. 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 sugli ambiti dei S.I.C. più prossimi al Comune;
- Non introduce azioni volte alla produzione di inquinamento e/o disturbi ambientali tali da incidere con i siti S.I.C. (Z.S.C.) evidenziati nel presente scritto;
- come dà indicazioni contenute nella Delibera di Giunta Regionale FVG n.1323 di data 11/07/2014, e relativi allegati, anche se si rileva per un breve tratto l'interferenza funzionale sui Siti della Rete Natura 2000 ed in alcuni punti gli interventi proposti risultano confinanti, si può evincere che l'entità e le caratteristiche delle modifiche proposte non inducono particolari evidenze di emissioni nocive, definiti rischi naturali e/o artificiali per la salute umana e gli ecosistemi;
- Le modifiche proposte dal Piano non sono correlate con le vulnerabilità delle aree tutelate e non essendo presenti siti di Natura 2000 sul territorio, non saranno prodotti effetti negativi su quest'ultimi;
- 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 comportano effetti negativi tali da modificare lo stato degli habitat o delle specie presenti nei siti della Rete Natura 2000 (non presenti sul territorio comunale).

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