

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TAVAGNACCO

BICIAN

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

FEBBRAIO 2023

professionista incaricato
ing. Luca Mascherin

Indice generale

Indice generale

PREMESSA.....	3
BICIPLAN - QUADRO NORMATIVO.....	4
I CONTENUTI DEL BICIPLAN.....	6
<u>COERENZA DEL BICIPLAN CON GLI INDIRIZZI DEL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....</u>	<u>7</u>
<u>RETE PORTANTE COLLEGAMENTO NORD - SUD.....</u>	<u>10</u>
COLLEGAMENTO VIA CORMOR – VIA TRENTO.....	10
ESTREMITÀ SUD DEL COLLEGAMENTO NORD – SUD LUNGO LA DIRETTRICE DI VIA PISACANE VERSO IL SOTTOPASSO ESISTENTE ALLA VIA PASCATS E SUCCESSIVO COLLEGAMENTO CON LA RETE DI UDINE.....	10
COLLEGAMENTO VIA CIVIDINA – VIA ATTIMIS.....	11
<u>RETE PORTANTE COLLEGAMENTO EST – OVEST.....</u>	<u>11</u>
COLLEGAMENTO VIA CARDUCCI – VIA PRÀ D'ATTIMIS.....	11
COLLEGAMENTO VIA B. CROCE – VIA I° MAGGIO.....	12
<u>RETE SECONDARIA.....</u>	<u>12</u>
COLLEGAMENTO TAVAGNACCO – SETTORE EST DEL COMUNE.....	12
CIRCUITAZIONE DI BRANCO.....	13
CIRCUITAZIONE DI COLUGNA.....	13
COLLEGAMENTO VIA DELLA ROGGIA – VIA BARIGLARIA.....	14
CIRCUITAZIONE DI ADEGLIACCO.....	14
CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI DI CUI ALL'ARTICOLO 12 (1470).....	15
<u>IN QUALE MISURA I PIANI STABILISCONO UN QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE IN TERMINI URBANISTICI.....</u>	<u>15</u>
<u>IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI.....</u>	<u>15</u>
<u>LA PERTINENZA DEL PIANO PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE.....</u>	<u>16</u>
<u>PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>16</u>
<u>CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>16</u>
<u>NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>16</u>
<u>RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE.....</u>	<u>17</u>
<u>ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>17</u>
<u>VALORE E VULNERABILITÀ DELL' AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA.....</u>	<u>17</u>
<u>IMPATTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE.....</u>	<u>18</u>
CONCLUSIONI.....	18

PREMESSA

La Relazione Preliminare Ambientale è parte integrante del BICIPLAN del Comune di Tavagnacco. L'Amministrazione Comunale ha inteso redigere, congiuntamente al BICIPLAN, l'aggiornamento al Piano Generale del Traffico Urbano attesa la profonda relazione funzionale esistente, sia a livello di analisi che a livello progettuale, tra i temi trattati dai due strumenti. D'altra parte, è la stessa L.R. 8/2018 (Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa) al punto 1. dell'art. 9¹ a prescrivere l'inserimento del BICIPLAN all'interno dell'iter di formazione del PUT e sono le Linee Guida Regionali al quinto capoverso del cap.2² a ricordare l'importanza di tale connessione. In accordo con tale impostazione, Il BICIPLAN può essere inteso come piano particolareggiato del traffico urbano (strumento di secondo livello del PGTU) conservandone e specificandone in termini di operatività tutti gli obiettivi virtuosi rispetto l'ambiente urbano. Il riferimento è agli obiettivi di riduzione della velocità di percorrenza della rete urbana da parte del traffico privato motorizzato (e della conseguente diminuzione del rischio di incidentalità), di riduzione degli inquinanti sia di carattere chimico – fisico (polveri sottili) che sonoro (rumore da traffico), di risparmio energetico (collegato ad una diminuzione del traffico privato motorizzato a favore di un aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta), e di aumento generale della qualità dell'ambiente urbano (collegato alla maggiore offerta di spazi sicuri fruibili per la vita sociale e per la mobilità lenta). Le Relazioni Ambientali dei due strumenti, pertanto, contengono ampie parti di carattere generale in comune differenziandosi nella descrizione più puntuale dei singoli potenziali impatti. Il BICIPLAN verifica la coerenza con il Piano Paesaggistico Regionale (per la verifica della quale si è dedicato un capitolo della Relazione) e con le previsioni di piano contenute nel PRGC. Quest'ultimo è stato sottoposto a procedura completa di VAS³, pertanto il quadro conoscitivo contenuto in tale documento è da intendersi parte integrante del presente documento.

L'esito della Relazione consente di stabilire se lo strumento dovrà essere o meno soggetto alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS)⁴. L'articolazione della Relazione segue le prescrizioni contenute nella normativa vigente⁵

1 1. I Comuni predispongono il Piano della mobilità ciclistica comunale (Biciplan) in coerenza con la legge 2/2018 , con gli obiettivi del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, di cui all' articolo 3 ter della legge regionale 23/2007 , e del Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI). Il Biciplan è un Piano comunale di settore, assoggettato al parere del Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali. **Il Biciplan diventa parte integrante del Piano urbano del traffico (PUT) e del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), se tali Piani sono predisposti dal Comune.**

2 (..) il Biciplan della singola Amministrazione locale ("Piano comunale di settore", ai sensi dell'art. 9 della L.R. 8/2018) si trova ad agire entro lo stesso limite territoriale in cui già operano altri strumenti di competenza comunale dai quali, seppur con obiettivi differenziati, derivano discipline o effetti sull'uso dei suoli; primi fra tutti, gli strumenti urbanistici comunali di valenza settoriale generali e attuativi , non tralasciando poi altri piani , come la sicurezza del suolo o, restando sulla viabilità, il Piano urbano del traffico e il Piano urbano della mobilità sostenibile, dei quali il Biciplan è parte integrante ai sensi dell'art. 9 della L.R. 8/2018

3 D.Lgs n°152/06 , artt. da 13 a 18 (cfr. DCC n.15 del 24/03/2010 recante "Art. 16 del D.Lgs. n° 152/06, così come modificato dall'art.1, comma 3 del D.Lgs. n° 4/08 e Nuovo Piano Regolatore Generale Comunale: Presa d'atto della Conclusione del Procedimento di VAS a integrazione della DCC N.75 del 18/12/2009")

4 art.12 comma 6 del D.lgs.152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art.4 della L.R. 16/2008

5

- Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27.06.2001
- D.Lgs.3.04.2006 n.152 (parte seconda), recante norme in materia ambientale come modificata ed aggiornata dal D.Lgs 16.01.2008 n.4 e dal D.Lgs. 29.06.2010 n.128 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo, a norma dell'articolo 12 della legge 18.06.2009, n.69"
- L.R. 5 dicembre 2008 n.16 e ss.mm.ii. recante "Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica, attività venatoria, ricostruzione, adeguamento antisismico, trasporti, demanio marittimo e turismo" come modificato ed integrato dalla L.R. 30 luglio 2009 n.1

BICIPLAN - QUADRO NORMATIVO

lo scenario normativo all'interno del quale si procede alla redazione del BICIPLAN comprende:

- la legge nazionale 2/2018 11 gennaio - Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica
- la legge regionale 8/2018 23 febbraio - Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa
- le linee guida per la redazione del BICIPLAN a cura dell'assessorato alle infrastrutture e territorio della Regione FVG – documento approvato con Decreto n. 2950/TERINF del 02/07/2019

la Legge nazionale introduce:

- il Piano Generale della Mobilità Ciclistica costituente parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica
- la Rete Ciclabile Nazionale denominata «Bicitalia» costituente la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea «EuroVelo»
- il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile) da approvare con cadenza triennale
- introduce i BICIPLAN (piani urbani della mobilità ciclistica aventi rango di piano di settore del piano urbano della mobilità sostenibile)

la legge, inoltre, introduce un abaco di definizioni delle diverse infrastrutture dedicate alla bicicletta da utilizzare nella redazione dei piani di settore dei diversi livelli. In base alle caratteristiche delle infrastrutture (puntualmente descritte nell'articolo di legge) si attribuiscono le seguenti definizioni:

- ciclovìa (definita, tra le altre cose, da alcuni parametri di traffico e sicurezza)
- rete cicloviaria
- via verde ciclabile o green way
- sentiero ciclabile o percorso natura
- strada senza traffico
- strada a basso traffico
- strada 30

in base ai parametri di traffico e sicurezza citati, possono essere intesi come ciclovie gli itinerari che comprendono una o più delle seguenti categorie:

- la pista ciclabile così come definita dal Codice della Strada (art.3, comma 1, p.to 39)
- la pista ciclabile non protetta con elementi in elevazione così come definita dal Regolamento di attuazione del CdS (art. 140, comma 7)
- gli itinerari ciclopedonali così come definiti dal Codice della Strada (articolo 2, comma 3, lettera F-bis)
- le vie verdi ciclabili
- i sentieri ciclabili (percorsi natura)
- le strade senza traffico o a basso traffico
- le strade 30
- le aree pedonali così come definita dal Codice della Strada (art.3, comma 1, p.to 2)
- le zone a traffico limitato così come definita dal Codice della Strada (art.3, comma 1, p.to 54)
- le zone residenziali così come definita dal Codice della Strada (art.3, comma 1, p.to 58)

la Legge regionale:

- introduce il Sistema della Ciclabilità Diffusa SICID costituito:
 - dalla Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR),
 - dalle Reti ciclabili delle Unioni territoriali intercomunali (RECIU)
 - e dalle Reti ciclabili dei Comuni (RECIC)
 - Il SICID è coerente con la Rete ciclabile nazionale Bicalia e con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo
- recepisce lo strumento di pianificazione nominato piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI) in coerenza con quanto stabilito dalla legge nazionale
- introduce il piano della mobilità ciclistica dell'Unione territoriale intercomunale - Biciplan UTI
- recepisce lo strumento di pianificazione nominato piano della mobilità ciclistica comunale BICIPLAN in coerenza con quanto stabilito dalla legge nazionale
 - Il Biciplan diventa parte integrante del Piano urbano del traffico (PUT) e del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), se tali Piani sono predisposti dal Comune

I CONTENUTI DEL BICIPLAN

La parola che sintetizza l'approccio strategico accolto dal presente piano, in armonia con le indicazioni contenute nelle Linee guida regionali" è "preferenziazione"⁶. Si è cercato di creare le condizioni per "*portare le biciclette sulla strada*", accogliendo le indicazioni provenienti al contempo dalle più recenti riflessioni disciplinari (pianificazione del traffico), formate anche sulla base dei dati sulla incidentalità che coinvolge i ciclisti, e dal mondo dei ciclisti rappresentato dalla FIAB e da altre realtà di categoria. La strategia collegata all'obiettivo di utilizzare il BICIPLAN come facilitatore, è identificata soprattutto nell'utilizzo degli attraversamenti della rete viabilistica principale e secondaria come elementi che, oltre alla loro funzione di protezione, al contempo segnalano il passaggio ad un ambiente urbano caratterizzato da regole di circolazione più restrittive e di moderazione della velocità (porte urbane).

In accordo con le linee guida regionali e con gli obiettivi riconosciuti come prioritari⁷, si è proceduto individuando la rete portante, la rete secondaria e le vie verdi. Di seguito, per ognuna delle tre categorie, si riportano le scelte di piano non contemplate nel vigente PRGC con le precisazioni che:

- l'infrastrutturazione del territorio con itinerari ciclabili costituisce di per sé provvedimento a favore della riduzione dell'impatto ambientale avente come origine il trasporto motorizzato;
- in questo contesto (Rapporto Ambientale) vengono presi in considerazione i soli itinerari extraurbani esterni alla carreggiata non previsti nell'attuale PRGC. Un tanto in ragione del fatto che in ambito urbano, come descritto nelle righe precedenti, la strategia che sottende le diverse scelte fatte consiste nel rendere praticabile, quanto più possibile, lo spostamento delle biciclette sulla sede stradale attraverso l'attuazione di provvedimenti di calmieramento del traffico di diversa natura.

6 Di seguito un estratto del testo contenuto nelle Linee guida regionali: l'approccio progettuale fondamentale è basato sulla condivisione dello spazio stradale e sulla preferenziazione (piuttosto che quello basato sulla separazione fisica e della specializzazione delle sedi: questo perché tutti i punti nei quali due sistemi separati si intersecano - che in ambito urbano sono prevalenti - divengono luoghi di elevato conflitto e rischio potenziale e piste ciclabili separate aumentano notevolmente il rischio agli incroci). Progettare la ciclabilità in questi contesti significa sempre ripensare l'intera superficie compresa tra i fronti edificati come uno spazio unitario e multifunzionale nel quale le funzioni di traffico non possono più essere considerate né uniche né prevalenti. La filosofia di fondo che si intende adottare è dunque quella di riportare la bicicletta, in particolare quando destinata ad un uso 'utilitario' e veloce, sulla strada, mantenendo ove necessario l'uso promiscuo degli spazi pedonali per le eventuali esigenze di maggior protezione delle categorie più deboli e lente di ciclisti: gli anziani, i bambini ecc. Ma come evidenziato, è sempre opportuno sottolineare come il progetto di un Biciplan non possa limitarsi alla costruzione della sola "infrastruttura ciclabile", ma debba contestualmente comprendere una serie di interventi atti a controllare e/o ridurre le velocità degli autoveicoli, a dare continuità ai percorsi, a proteggere gli attraversamenti trasversali e a evidenziare l'ingresso alle zone residenziali, come previsto dalla legge 2/2018.

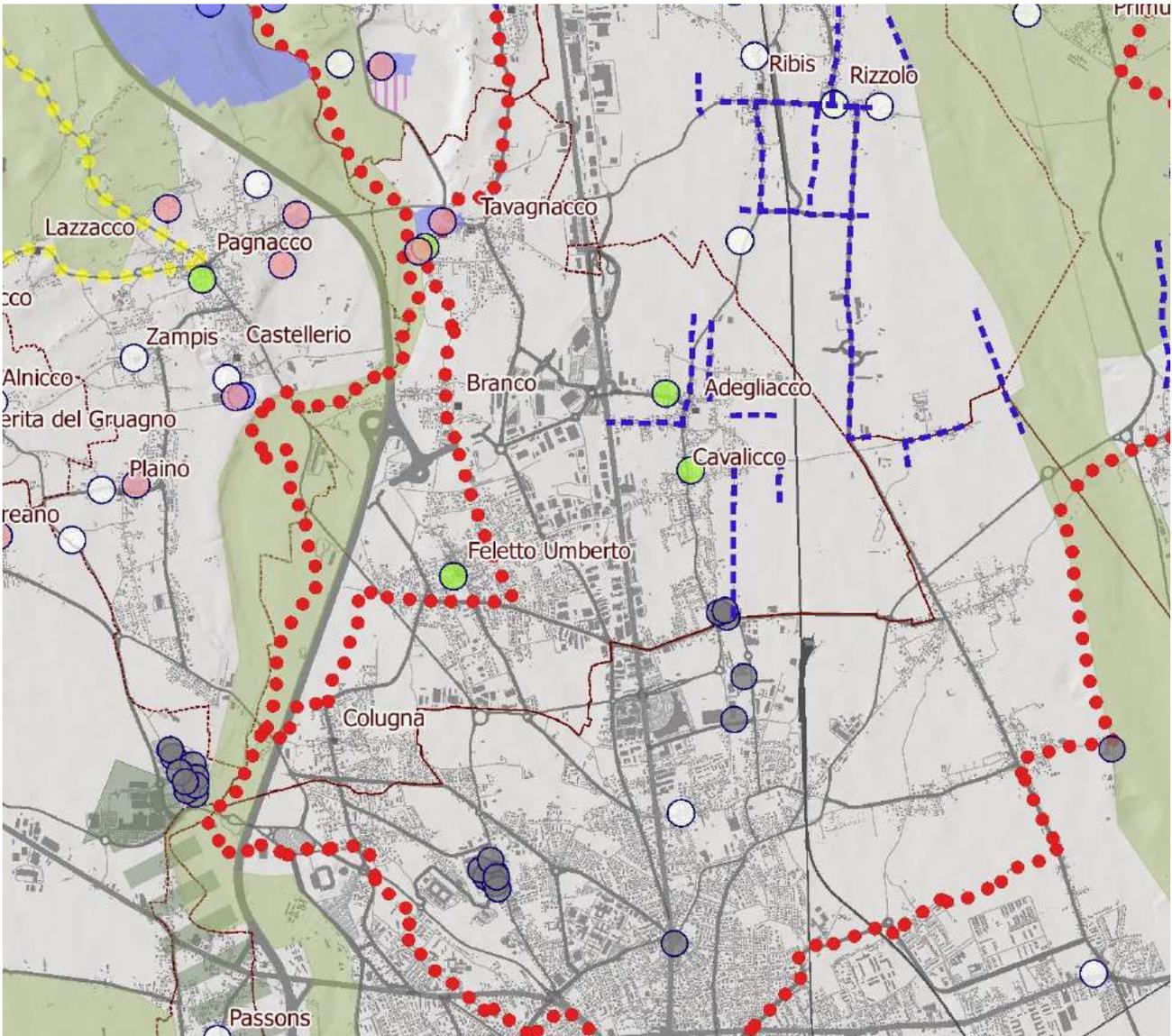
7

- intercettare il consistente flusso di ciclo-turisti che percorrono, soprattutto stagionalmente, la ciclovia regionale FVG1 Alpe Adria verso le destinazioni che offrono i prodotti e i servizi del territorio. I dati monitorati nel 2019 riportano circa 148.000 passaggi lungo l'asse Salisburgo-Grado. Un numero molto importante di cicloturisti generalmente disposti ad essere attirati verso luoghi di sosta che offrono ristoro e buona ospitalità in generale.
- Utilizzare il BICIPLAN come "*facilitatore*". Il BICIPLAN presente viene redatto contestualmente all'aggiornamento del PGU diventando parte integrante di quest'ultimo così come indicato nelle Linee guida regionali. L'Amministrazione ha inteso assegnare al BICIPLAN un ruolo importante nella definizione dei provvedimenti di moderazione del traffico. In particolare come facilitatore nel percorso di accettazione della politica di moderazione del traffico in senso esteso nel convincimento che l'introduzione di restrizioni nella circolazione debba essere compensata da una utilità pubblica. Quest'ultima identificata nella realizzazione di una rete ciclabile urbana diffusa in grado di servire le necessità di coloro che utilizzano la bicicletta come mezzo di trasporto alternativo all'auto ma che, contestualmente, richiede la moderazione del traffico sulla rete viaria intermedia e (rete secondaria) e sulla rete locale.
- Risolvere (o comunque avviare un percorso virtuoso verso la risoluzione) la frammentazione della offerta di infrastrutture dedicate alla bicicletta.
- Potenziare il collegamento ciclabile con Udine riconoscendo e agganciando alla rete comunale i punti di contatto possibili con la rete ciclabile esistente o in progetto del Capoluogo friulano.

COERENZA DEL BICIPLAN CON GLI INDIRIZZI DEL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Il PPR contiene indirizzi e prescrizioni di livello strategico e progettuale sulla infrastruttura regionale nominata: "rete della mobilità lenta". Il livello corrispondente del BICIPLAN è quello della *rete portante* e, laddove l'importanza dell'estesa il termini funzionali e paesaggistici lo suggerisce, il livello corrispondente è con le *vie verdi*. La tavola di Piano

La tavola PS4 (parte strategica del PPR) descrive alla scala 1:50.000 i tracciati regionali ritenuti strategici per la mobilità lenta. Il territorio del Comune di Tavagnacco è attraversato da due di questi itinerari: l'itinerario denominato *Alpe Adria* e l'itinerario denominato *ippovia*.

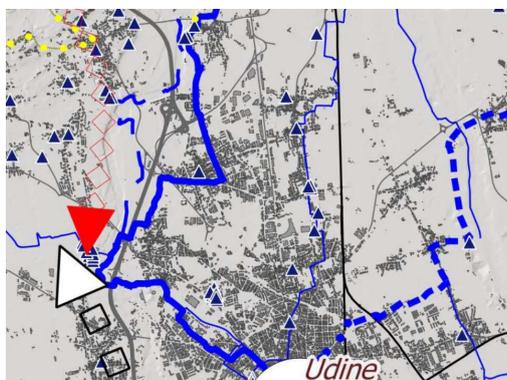


Rete Mobilità Lenta

- Viabilità Lenta - ciclovie
- Viabilità Lenta - cammini
- Viabilità Lenta - percorsi panoramici



L'allegato ML2 alla scheda della rete della mobilità lenta (PPR) differenzia alla grande scala (1:150.000) gli itinerari strategici tra quelli esistenti (rete ciclabile di interesse regionale esistente) indicando eventuali varianti e reti ciclabili in costruzione o da riqualificare. L'itinerario Alpe Adria è indicato come percorso principale esistente e, quale variante, è indicato l'itinerario che, con andamento pressoché verticale (direzione nord – sud) intercettando a sud il confine comunale in fregio alla roggia di Udine prosegue fino l'itinerario del Torre (PPPC – A1) attraversando i centri abitati di Molin Nuovo, Cavallicco e Adegliacco



Rete ciclabile di interesse regionale esistente

— percorso principale

- - - varianti

Rete ciclabile di interesse regionale da riqualificare

- - - percorso principale

- - - varianti



Rete ciclabile di interesse regionale in costruzione

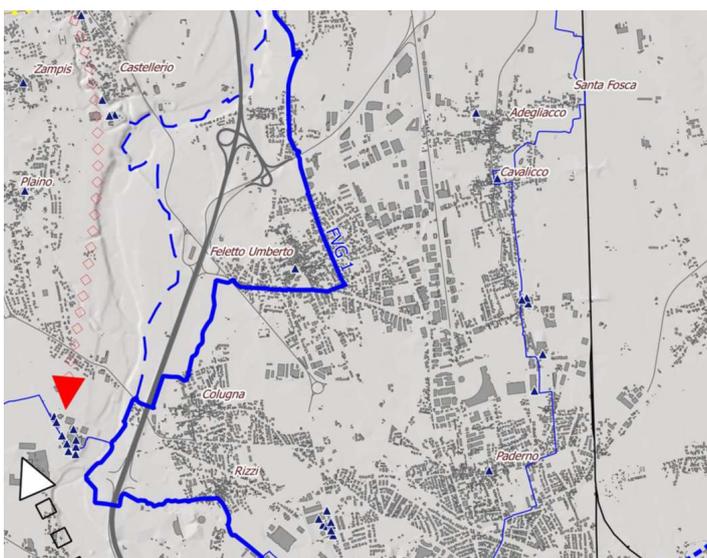
- - - percorso principale

◀ ◊ ◊ ◊ ▶ Ripristinare FVG 1/c - Ippovia del Cormor

◀ — — — ▶ Realizzare collegamenti intermodali bici-bus transregionali

◀ ◻ ◻ ▶ - Realizzare un percorso ciclabile costiero
- Prolungare la ciclabile del Cormor fino alla foce

L'allegato ML5 specifica ad una scala di maggior dettaglio (1:50.000) l'itinerario Alpe Adria.



Rete ciclabile di interesse regionale esistente

— percorso principale

- - - varianti

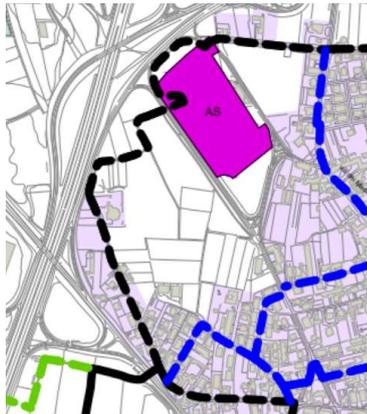
Le scelte assunte nel BICIPLAN si sovrappongono alle indicazioni del PPR. In particolare, le tratte del percorso BICIPLAN Alpe Adria dalla intersezione con il Comune di Tricesimo alla intersezione di via Dalmazia con via Mazzini (Feletto) e dalla intersezione di via Cormor con via Colugna (Feletto) alla confluenza con l'ippovia in Comune di Udine sono identicamente sovrapposte. La tratta tra le due intersezioni urbane citate (circa 200m) nelle previsioni del BICIPLAN non impegna la direttrice via Colugna – via Mazzini ma si colloca più a sud lungo la direttrice di via Vicenza e via Dalmazia evitando, in tal modo una zona centrale intensamente trafficata dai veicoli che hanno come origine – destinazione i centri abitati di Colugna e Feletto.

Un discorso analogo vale per la variante indicata dal PPR. Il BICIPLAN prevede un percorso identicamente sovrapponibile, tuttavia gli assegna il livello secondario preferendogli, quale percorso portante, il percorso parallelo che impegna, a pochi metri di distanza, la via Florio

RETE PORTANTE COLLEGAMENTO NORD - SUD

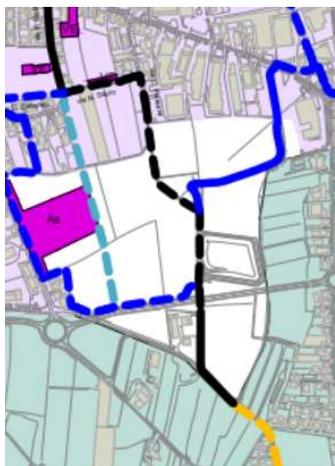
COLLEGAMENTO VIA CORMOR – VIA TRENTO

Il BICIPLAN prevede una scelta alternativa a quella contenuta nel PRGC. In quest'ultimo, il collegamento impegna via Zardini e prevede un itinerario su sede propria in adiacenza ad una nuova viabilità che collega via Baracca con via Manzoni e di seguito con via Pagnacco. La previsione del BICIPLAN impegna l'intera via Cormor fino alla confluenza con via Manzoni e, di seguito, aggirando a nord (in adiacenza alla tangenziale ovest) una zona destinata dal PRGC ad attività sportive, raggiunge via Trento. La prevalente destinazione d'uso della zona interessata dalla nuova previsione è nominata E4.3 (area agricola di compensazione e mitigazione ambientale e di rigenerazione ecologica). Si tratta, dunque, di zona vocata ad essere attraversata da una infrastruttura di questo tipo.



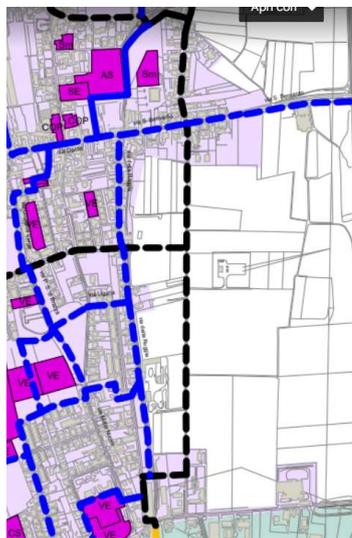
ESTREMITÀ SUD DEL COLLEGAMENTO NORD – SUD LUNGO LA DIRETTRICE DI VIA PISCANE VERSO IL SOTTOPASSO ESISTENTE ALLA VIA PASCATS E SUCCESSIVO COLLEGAMENTO CON LA RETE DI UDINE

Parte della previsione (nella tratta più meridionale del collegamento) è contenuta nel PRGC vigente. La nuova previsione attiene all'estesa coincidente con la carrareccia prosecuzione verso sud della via Pisacane. Il PRGC attribuisce a tale sedime (linea arancione) il ruolo di percorso di interesse agricolo paesaggistico, attribuzione, con tutta evidenza) compatibile con la previsione di una pista ciclabile realizzata con fondo coerente. Il BICIPLAN prevede una alternativa (già contenuta nel PRGC) ricavata lungo la direttrice della via Gioberti verso sud.



COLLEGAMENTO VIA CIVIDINA – VIA ATTIMIS

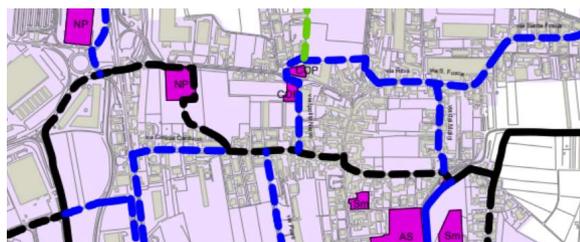
Il PRGC non prevede un collegamento continuo tra queste estremità. La direttrice in oggetto realizza uno dei collegamenti tra la rete ciclabile di Tavagnacco e quella di Udine. In particolare, Udine prevede un itinerario lungo roggia ad intersecare la via Cividale in prossimità del capannone della Nuova Siderurgica. Il nuovo tragitto impegna per tutta la sua estesa la via Florio. Si tratta di una via sterrata particolarmente vocata ad ospitare il sedime di un itinerario ciclabile.



RETE PORTANTE COLLEGAMENTO EST – OVEST

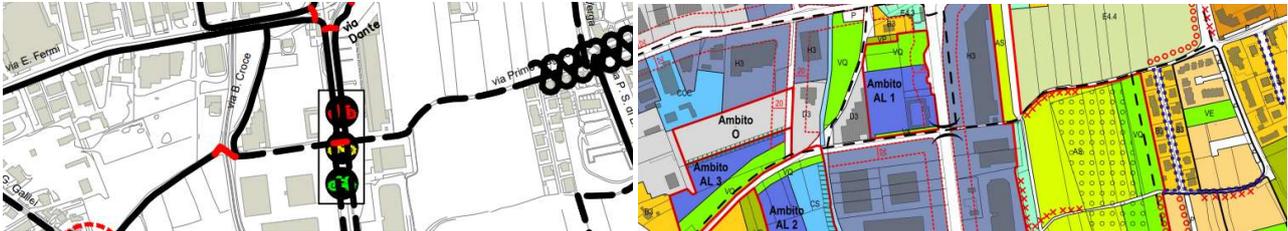
COLLEGAMENTO VIA CARDUCCI – VIA PRÀ D'ATTIMIS

il PRGC vigente non contiene tale previsione. Il BICIPLAN applica su questa tratta uno dei provvedimenti suggeriti dalle Linee guida regionali ovvero la “banda ciclabile”. Le strade più centrali dei centri abitati non presentano sezioni di larghezza tale da poter ospitare una vera e propria corsia ciclabile. La banda ciclabile (resa regolamentare dalle recenti modifiche al CdS) consente di superare questo ostacolo che risultava oggettivamente insuperabile. La soluzione del percorso ciclo pedonale con bande ciclabili in carreggiata da un lato consente al ciclista più debole (anziani, minori...) l'utilizzo del marciapiede in una situazione di promiscuità compatibile (le velocità del pedone e del ciclista non sono troppo differenziate tra loro) e dall'altro consente al ciclista che utilizza la bicicletta per ragioni di utilità di mantenere una velocità di marcia conveniente, in condizioni di maggiore sicurezza potendo utilizzare la maggior parte dell'infrastruttura viaria. Quest'ultima situazione è intimamente correlata con i provvedimenti di pianificazione del traffico contenuti nel PGTU. Il riferimento è alla classificazione funzionale delle strade che perimetra le isole ambientali all'interno delle quali il traffico moderato consente concretamente l'utilizzo della rete locale in promiscuo attraverso quelle che vengono definite “soluzioni di preferenziazione”



COLLEGAMENTO VIA B. CROCE – VIA I° MAGGIO

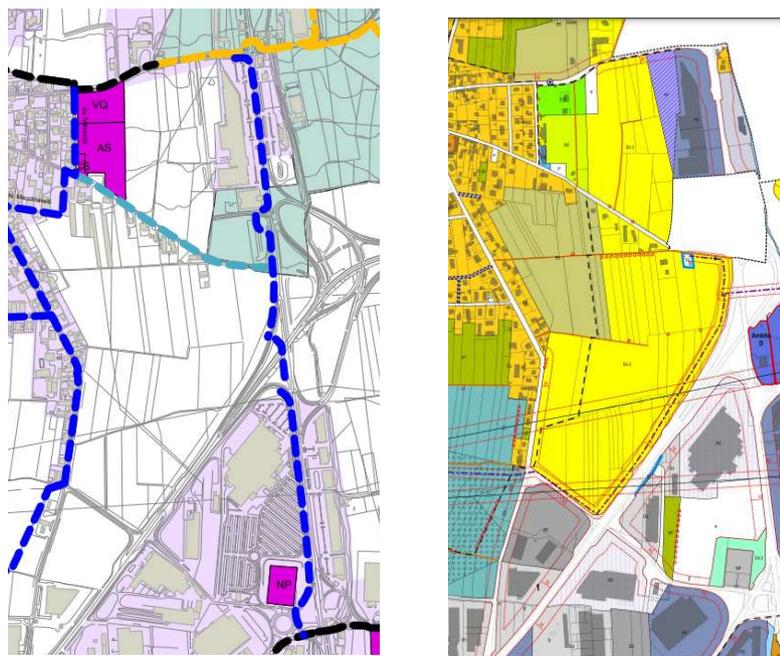
Il tracciato del collegamento è il medesimo di quello previsto nel PRGC vigente tuttavia in quest'ultimo è previsto il superamento della Tresemane in sottopasso mentre il BICIPLAN prevede l'attraversamento a raso con semaforizzazione a chiamata. È quest'ultima una soluzione provvisoria finalizzata a garantire la continuità della rete in attesa di poter disporre dei fondi necessari alla realizzazione dell'opera.



RETE SECONDARIA

COLLEGAMENTO TAVAGNACCO – SETTORE EST DEL COMUNE

il PRGC vigente non risolve tale esigenza. Prevede altresì la continuazione sulla stessa direttrice del collegamento est tra Branco e Tavagnacco con superamento della via Marconi in prossimità della rotatoria in esercizio. L'itinerario prosegue in parte su zona E4.2 e in parte in zona E6 fino alla intersezione con via Madonnina. Il BICIPLAN prevede che la via Madonnina costituisca un arco della rete fino ad intersecare il collegamento nord – sud in adiacenza alla Tresemane e da qui guadagnare il sottopasso in esercizio di via della Chiesa cestinato solo alla ciclabilità (non prima di avere superato con un'opera in penetrazione il rilevato del raccordo della tangenziale). Entrambe le nuove previsioni si attestano sulla, o in adiacenza della, carreggiata esistente non costituendo in alcun modo potenziale elemento di impatto ambientale.



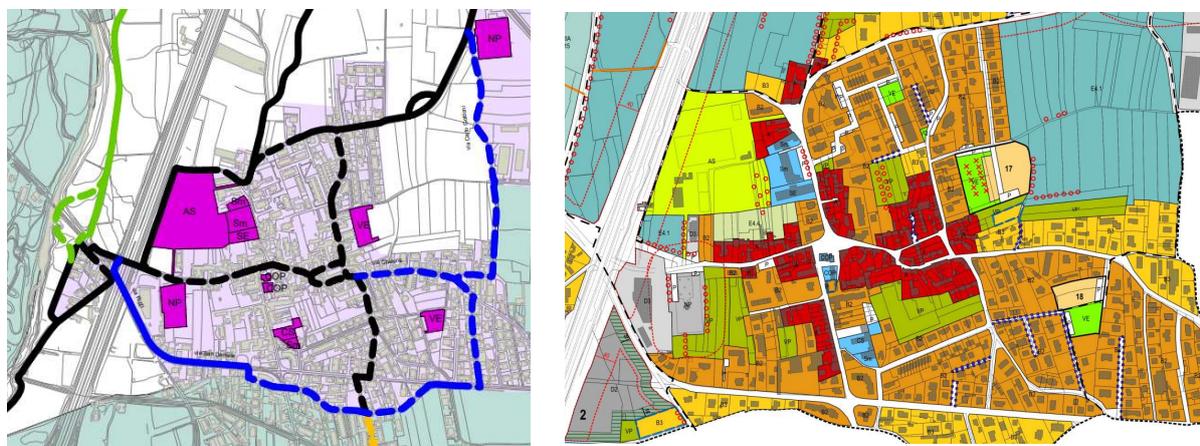
CIRCUITAZIONE DI BRANCO

Il PRGC vigente non prevede una rete secondaria a servizio del centro abitato di Branco. Il BICIPLAN prevede una rete secondaria che si collega, a monte e a valle rispetto l'abitato, con l'itinerario portante impostato su via S. Francesco. Tale rete locale si sviluppa a nord della via Roma, e parallela a questa, lungo il perimetro della zona sportiva esistente e in progetto. Questo "ring" è collegato con la rete portante attraverso tratte "ad angolo" che a nord impegnano strade carrarecce e a sud la via Collodi. Anche in questo caso la previsione dei nuovi itinerari impegnano direttrici già utilizzate per il trasporto o vocate ad essere utilizzate come collegamento e accesso ai servizi del centro abitato. In questa accezione va interpretato anche il collegamento del "ring" alla via verde denominata "Ippovia" in prossimità del punto del ring stesso più vicino alla tangenziale dove l'ippovia attraversa in sottopasso la tangenziale.



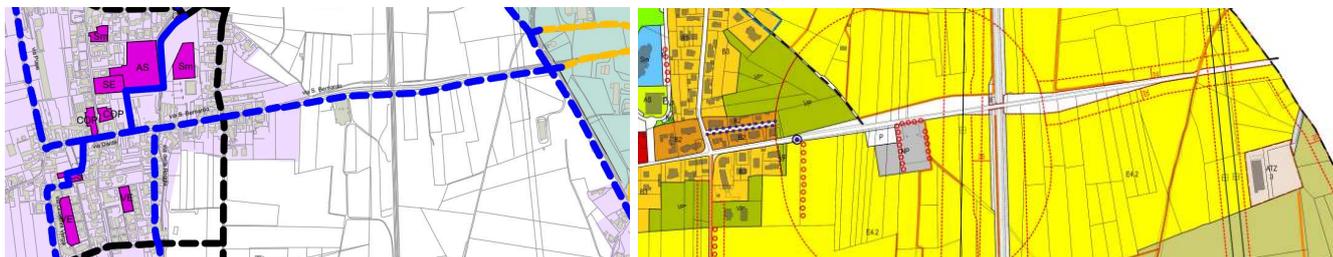
CIRCUITAZIONE DI COLUGNA

Il PRGC vigente prevede i collegamenti con Feletto (via Battisti) e con Udine (via Rizzi) ma non prevede una circuitazione del centro abitato. Il BICIPLAN realizza questo disegno di circuitazione in particolare assegnando il rango di strade urbane ciclabili alle vie Como e Cividale (percorso in adiacenza alla via S. Daniele), e alla via Aquileia lungo la direttrice verticale di via Natisone, quest'ultima confermata come sede di itinerario ciclabile in accordo con la previsione del PRGC vigente. Come per il caso precedente la previsione dei nuovi itinerari impegnano direttrici già utilizzate per il trasporto o vocate ad essere utilizzate come collegamento e accesso ai servizi del centro abitato.



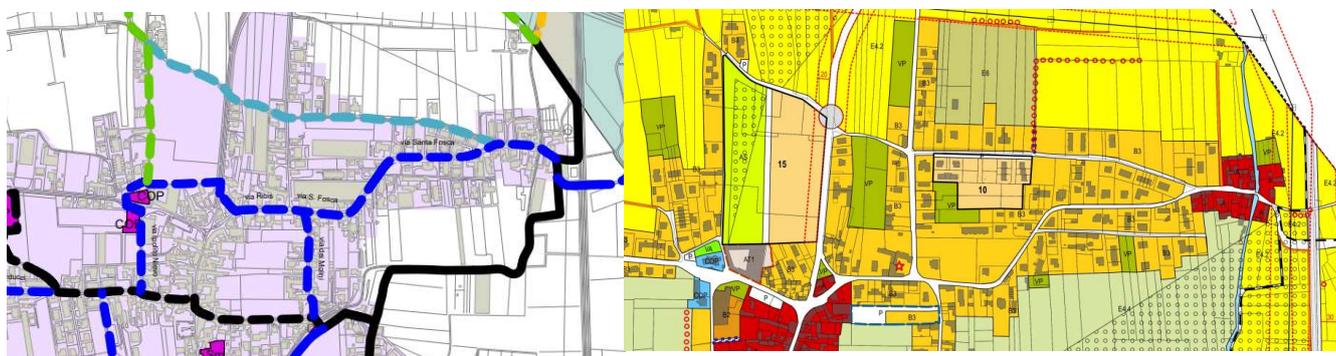
COLLEGAMENTO VIA DELLA ROGGIA – VIA BARIGLARIA

Il PRGC non contiene tale previsione. Il PGTU impegna su tale direttrice la carreggiata di via S. Bernardo. Le dimensioni trasversali della stessa consentono di ricavare una corsia ciclabile anche nella tratta in sovrappasso ferroviario. Occupando un nastro stradale, la previsione non comporta impatti sull'ambiente.



CIRCUITAZIONE DI ADEGLIACCO

Il PRGC non contiene tale previsione. Il PGTU prevede due soluzioni alternative o complementari. La prima utilizza il citato provvedimento innovativo della banda ciclabile su tutto l'asse formato dalle vie Ribis e S. Fosca con le "bretelle di collegamento" con l'asse portante impostate sulle vie Ippolito Nievo e dei Mulini. La seconda, utilizza via Perinot e via S. Gottardo. Quest'ultima soluzione ha il pregio di intersecare le vie di penetrazione al centro abitato (via del Cornappo e via Ribis) più a nord rispetto al centro abitato stesso, consentendo, in questo modo, di posizionare gli attraversamenti – dissuasori in posizione più efficace rispetto l'obiettivo di calmierare il traffico. Entrambe le soluzioni utilizzano sedime già destinato alla viabilità urbana ovvero alla viabilità locale extraurbana.



CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI DI CUI ALL'ARTICOLO 12 (1470)⁸

IN QUALE MISURA I PIANI STABILISCONO UN QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE IN TERMINI URBANISTICI⁹

In premessa è bene ricordare che i due piani (PGTU e BICIPLAN) sono stati inquadrati come livelli differenti di uno stesso strumento urbanistico quale è il Piano Urbano di Traffico. In particolare, il BICIPLAN deve essere inteso come piano particolareggiato del traffico urbano¹⁰. L'uso dell'infrastruttura secondo gli indirizzi del PUT condiziona anzitutto la progettazione dell'ambiente urbano stradale. Le zone più "protette" (dal punto di vista pianificatorio) dal rischio di incidentalità mediante provvedimenti di calmieramento del traffico e, al contempo, più vocate ad assumere il ruolo di supporto alla socializzazione e, in generale, alla fruizione lenta dei servizi e dei valori dell'"ambiente costruito" devono essere "progettate" (in senso lato) con l'obiettivo di restituire plasticamente un ambiente "altro" rispetto alle zone con limiti meno restrittivi. I provvedimenti conseguenti devono tendere alla differenziazione dei due ambienti (separati puntualmente dagli attraversamenti della rete viaria da parte degli archi del BICIPLAN che assumono il doppio ruolo di segnalazione protetta degli attraversamenti e di porta urbana) in termini areali ovvero nella scelta dei materiali utilizzati per le pavimentazioni e, in generale, nell'arredo urbano e nella segnaletica. In riferimento a quest'ultimo aspetto, i piani prevedono, e raccomandano, la redazione di un piano di dettaglio reputato strategico per il raggiungimento degli obiettivi di partenza ovvero il "piano di segnalamento". Un ulteriore piano di dettaglio inserito tra i provvedimenti prioritari prescritti dai piani è il "piano di manutenzione", strumento determinante per il mantenimento e la valorizzazione del patrimonio stradale.

IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI¹¹

Con la redazione del BICIPLAN, si è definita una pianificazione di livello particolareggiato. Ciò significa che, sebbene né il PGTU né il BICIPLAN costituiscono variante al PRGC laddove contengono previsioni di vincolo del suolo ad una determinata destinazione d'uso (a meno che ciò non sia esplicitamente assunto nella delibera di adozione del piano ma questa non è la fattispecie), tuttavia l'approfondimento settoriale (BICIPLAN) condotto giustifica il recepimento in una prossima variante al PRGC. Rimane dunque il carattere subordinato del PGTU e dei suoi livelli di dettaglio al PRGC ma anche il ruolo di individuazione di soluzioni di indirizzo che, laddove ritenuto opportuno, possono essere recepite nel PRGC con atto di variante. Il PGTU ha poi forti, e di pari livello, relazioni con il Piano Comunale del Commercio (evidente l'importanza del tema della sosta e delle regole di circolazione per il comparto commerciale) e con il Piano Comunale di Classificazione Acustica (strettamente connesso alla classificazione funzionale delle strade)

8 D. LGS. n. 152, 3 aprile 2006 (e s.m.i.) "Norme in materia ambientale" Allegati alla Parte II (All.ti I-XII)

9 1. Caratteristiche del piano

10 Il PUT prevede tre livelli di piano: il Piano Generale del Traffico Urbano, i piani particolareggiati del traffico urbano e i piani esecutivi del traffico urbano. Gli ultimi due livelli, in realtà medio – piccole (Tavagnacco) possono essere ricompresi in un unico livello chiamato piano di dettaglio.

11 1. Caratteristiche del piano

LA PERTINENZA DEL PIANO PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE¹²

In termini generali, i due piani riguardano, attraverso i provvedimenti assunti, un riassetto complessivo del sistema dei trasporti verso la riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato e il potenziamento del mezzo pubblico e della ciclabilità. Si è spinta la riflessione su tali tematiche fino alla definizione di un sistema integrato di trasporto operante sull'area vasta comprendente i Comuni di Udine, Tavagnacco, Reana e Tricesimo (ultima tavola del PGU) che prepara l'Amministrazione alla prevedibile rivoluzione del sistema dei trasporti che verrà imposta dai provvedimenti degli organi decisori competenti (in questo caso europei e governativi nazionali) finalizzati a dare risposta alle emergenze ambientali di livello ormai planetario.

Il BICIPLAN è un piano finalizzato alla realizzazione di una rete di percorsi ciclabili (urbana e extraurbana) dedicata sia alla utenza che utilizza o intende utilizzare la bicicletta come mezzo alternativo all'automobile per recarsi al lavoro o attendere alle varie incombenze quotidiane, sia all'utenza che utilizza o intende utilizzare la bicicletta per raggiungere (e percorrere) nei periodi di ferie o vacanze luoghi interessanti del proprio Paese o dei Paesi contermini. Per statuto, dunque, il BICIPLAN costituisce strumento le cui finalità perseguono uno sviluppo sostenibile (in particolare nell'ambito del sistema dei trasporti).

PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI¹³

Il BICIPLAN si appoggia alla struttura del PRGC senza apportare significative varianti (se non quelle necessarie per garantire la continuità dei percorsi e dunque della rete) dunque senza alterare le caratteristiche di durata, frequenza e reversibilità degli impatti. L'attuazione dei piani, il più delle volte, prevede una fase di sperimentazione delle alternative individuate (caratterizzate da intrinseca reversibilità) consentendo, in questo modo, di ridurre la durata di eventuali impatti negativi temporanei.

CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI¹⁴

Il carattere di reversibilità e di settorialità dei provvedimenti prescritti dal BICIPLAN consente di escludere a priori la convergenza di più tipologie di impatto su un medesimo quadrante del territorio.

NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI IMPATTI¹⁵

I provvedimenti contenuti nel PGU e nel BICIPLAN hanno effetti solo sul sistema dei trasporti del Comune di Tavagnacco e, per certe tematiche, sul sistema dei Comuni contermini. Non vi sono, dunque, misurabili impatti di natura transfrontaliera

12 1. Caratteristiche del piano

13 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

14 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

15 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE¹⁶

Il tema della salute, o più precisamente, del rischio di impatto negativo sulla salute è collegato a più di un fenomeno originatesi dal traffico. In primo luogo il rischio di incidentalità. I Piani agiscono in modo da ridurre tale rischio soprattutto, ma non solo, attraverso la previsione di attraversamenti ciclopedonali attrezzati con illuminazione e adeguata segnaletica verticale e orizzontale. Tali attraversamenti vengono ad assumere anche il ruolo di porte urbane superate le quali si riduce il limite massimo di velocità consentito (tipicamente da 50 a 30 km/h ma, in alcuni casi e in via sperimentale anche da 50 a 40km/h). Anche il riassetto di alcune intersezioni strategiche della rete viaria agisce a favore della riduzione dell'incidentalità favorendo la fluidità del traffico. Un altro impatto sulla salute è rappresentato dal problema delle polveri sottili. La soluzione a tale problema, permanendo l'utilizzo prevalente dei motori a scoppio, non può prescindere dalla riduzione della quantità di mezzi privati che circolano sulla rete attraverso:

- il potenziamento del trasporto pubblico (tema di competenza regionale più che comunale) ripensato in modo da essere concorrenziale rispetto il trasporto privato;
- la realizzazione di una infrastruttura (in senso ampio) dedicata della ciclabilità che offra sicurezza e facilità di percorrenza nonché servizi "dedicati alla modalità bicicletta". I Piani agiscono soprattutto su questo secondo aspetto.

ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI¹⁷

I provvedimenti previsti interessano soprattutto i suoli dedicati alla viabilità comportando limitati (e il più delle volte di segno positivo) impatti sull'ambiente (in gran parte urbano) coinvolto. Gli impatti più significativi (come si è detto, e come meglio specificato nel paragrafo successivo, di segno positivo) si concentrano nell'ambiente urbano.

VALORE E VULNERABILITÀ DELL' AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA¹⁸

le aree direttamente o indirettamente coinvolte dai provvedimenti di piano, essendo queste per la maggiore parte dedicate al servizio della viabilità, non presentano particolari vulnerabilità. Si tratta, soprattutto, di attraversamenti della rete viabilistica secondaria (soprattutto strade classificate interzonal) da parte della rete BICIPLAN. In corrispondenza di questi attraversamenti, il Piano prevede la messa in opera di platee rialzate raccordate al livello dell'asfalto con rampe di caratteristiche geometriche tali da non costituire impedimento alcuno al transito dei mezzi. Queste "sezioni", adeguatamente segnalate e illuminate assolvono al doppio ruolo di protezione della mobilità lenta (i ciclisti) e (in riferimento alla direzione ortogonale) di "porta urbana" ovvero di sezione oltrepassata la quale (da parte dei veicoli motorizzati) si riduce il limite di velocità consentito. Per massimizzare l'efficacia del dispositivo, si ritiene fondamentale la riproposizione della segnaletica orizzontale di divieto sulla carreggiata per una adeguata estesa. La vulnerabilità della strada risulta direttamente proporzionale ad interventi che ne limitino gli spazi e la visibilità e, in generale, ad interventi che comportino un aumento del rischio di incidentalità, da un lato e ad interventi che costituiscano nocimento per le funzioni (tra queste la residenza) che si svolgono in prossimità. La fattispecie descritta non comporta tali limitazioni e, al contrario, introduce elementi a favore della riduzione del rischio e del corretto utilizzo della sede stradale.

16 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

17 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

18 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

IMPATTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE

Non vi sono sul territorio interessato dai provvedimenti dei Piani aree protette a livello nazionale, comunitario o internazionale

CONCLUSIONI

Il BICIPLAN deve essere inteso come piano particolareggiato del traffico urbano ovvero come strumento pianificatorio che dettaglia le scelte di indirizzo assunte nel PGTU per la ciclabilità. Ne deriva che la Relazione Ambientale redatta per il PGTU analizza e approfondisce aspetti che necessariamente mantengono la loro validità in relazione alla verifica di assoggettabilità alla V.A.S. del BICIPLAN. Rimangono dunque valide tutte le considerazioni di carattere generale sulle conseguenze delle strategie assunte nel Piano Generale del Traffico urbano a favore della riduzione degli inquinanti fisico – chimici (polveri sottili) e sonori (rumore da traffico) della riduzione dell'incidentalità e dell'aumento della qualità dell'ambiente urbano.

A tali aspetti, di carattere generale, si aggiungono ad un livello di maggiore dettaglio, alcune considerazioni che fanno specifico riferimento agli impatti sull'ambiente (costruito e non) dovuti alla realizzazione della rete modale (rete ciclabile).

In particolare, gran parte degli archi della rete biciplan impegnano infrastrutture esistenti, urbane o extraurbane, connotandosi, in questo modo, come un programma di diverso utilizzo delle stesse infrastrutture verso un modello "plurimodale" che prevede un ribaltamento delle precedenze a favore della mobilità lenta. In questo, recependo gli indirizzi dettati dalle linee guida regionali (strategia di preferenziazione), definisce tipologie di intervento che non generano impatti distribuiti lungo il singolo nastro di collegamento tra un nodo e l'altro della rete biciplan.

È, invece, da valutarsi come impatto positivo la variazione dell'ambiente urbano causata dagli attraversamenti della rete principale e secondaria urbana da parte degli itinerari del BICIPLAN. Più precisamente, tali attraversamenti (attrezzati con adeguata segnaletica e illuminati su tutta l'estesa) costituiscono una protezione efficace per i ciclisti e, al contempo, contribuiscono alla generale riduzione della velocità di penetrazione e attraversamento del traffico veicolare motorizzato.

Il BICIPLAN, d'altronde, appoggia le scelte di piano sulla pianificazione vigente ovvero sul Piano Paesaggistico Regionale e sul Piano Regolatore Generale. La rete portante del BICIPLAN in ampie parti si sovrappone alla rete regionale della mobilità lenta (PPR) e, altrettanto vale per la rete secondaria ciclabile nei confronti del PRGC il quale è stato suo tempo sottoposto a procedura completa di V.A.S. (artt. da 12 a 18 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.);

in analogia al PGTU, il BICIPLAN non costituisce quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92/UE né produce effetti su siti designati come zone di protezione speciale o classificati come di importanza comunitaria.

si conclude, pertanto, che il piano non produce potenziali effetti significativi sull'ambiente e, pertanto, non si ritiene necessario assoggettarlo a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) come definita negli artt. da 13 a 18 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. .