

REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA



PROVINCIA DI PORDENONE COMUNE DI SAN VITO AL TAGLIAMENTO

BICIPLAN FASE DI PIANO

RAPPORTO PRELIMINARE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

LUGLIO 2024

CONSULENTE:

Dott. Pian. Daniele Orzan
Via dei Campi, 32c
34170 Gorizia


ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di gorizia
daniele orzan
albo sezione A
numero 304
pianificatore

COMMITTENTE		Comune di San Vito al Tagliamento Piazza del Popolo 38 - 33078 San Vito al Tagliamento (PN)
PROGETTISTA		Ing. Fiorella Honsell Studio Tecnico Ing. Fiorella Honsell e Ing. Roberto Catalano Via Ermada 12/2 - 34151 TRIESTE
COLLABORATORE		Ing. Matteo Colautti Via Caccia 39 - 33100 UDINE

Indice

PREMESSA	1
PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA COMUNALE (BICIPLAN) – DEFINIZIONE E QUADRO PIANIFICATORIO.....	3
Piano Paesaggistico Regionale.....	8
Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PReMoCi).....	11
I CONTENUTI DEL PIANO.....	15
I dati del piano.....	19
PARTE I – CARATTERISTICHE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA	21
1. IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA STABILISCE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PER PROGETTI ED ALTRE ATTIVITÀ.....	21
2. IN QUALE MISURA IL PIANO INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI.....	21
3. LA PERTINENZA DEL PIANO PER L’INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE.....	21
4. PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI AL PIANO O AL PROGRAMMA	23
PARTE II – CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE	23
5. QUALITÀ’ DELL’ARIA.....	23
6. IL PIANO E LE COMPONENTI AMBIENTALI.....	29
7. PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI.....	32
8. CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI.....	32
9. NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI IMPATTI.....	32
10. RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L’AMBIENTE.....	32
11. ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI.....	32
12. VALORE E VULNERABILITÀ DELL’AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA.....	33
13. IMPATTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE.....	33
CONCLUSIONI	35

PREMESSA

Il presente rapporto preliminare, riguardante il Piano della Mobilità Ciclistica Comunale – Biciplan viene redatto quale documento necessario allo svolgimento della verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (di seguito VAS), come definita dall'art. 12 del D.Lgs. 152/2006, successivamente modificato e integrato dalle leggi n. 108 e 233 del 2021, e viene compilato in conformità alle prescrizioni della normativa vigente in materia:

- *Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27.06.2001, relativa alla valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;*
- *D.Lgs. 03.04.2006, n.152 (parte seconda) "Norme in materia ambientale", e successive modifiche ed integrazioni;*
- *L.R. 05.12.2008, n.16 "Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica, attività venatoria, ricostruzione, adeguamento antisismico, trasporti, demanio marittimo e turismo", e successive modifiche ed integrazioni. La normativa regionale si limita a disciplinare alcuni aspetti della pianificazione urbanistica di livello comunale.*

Il rapporto preliminare, o documento di sintesi / screening, raccoglie e analizza al suo interno gli aspetti ambientali che caratterizzano il contesto interessato dal piano e fornisce un quadro conoscitivo di supporto decisionale, per determinare se dare seguito o meno alla procedura di VAS. Si tratta di uno strumento che affianca l'intero processo pianificatorio, integrandolo con le considerazioni di valenza ambientale, ma anche economica e sociale, ponendo al centro in particolare il tema della sostenibilità ambientale. Esso rappresenta un flusso di valutazione partecipata all'interno del percorso tecnico/amministrativo dello strumento urbanistico e di raffronto con gli altri strumenti pianificatori vigenti.

In esso vengono elaborate le seguenti analisi:

- l'analisi del contesto ambientale;
- l'analisi delle azioni del piano in rapporto all'ambiente e agli altri strumenti pianificatori vigenti;
- l'analisi degli eventuali effetti prodotti dal piano sull'ambiente e la loro eventuale interazione.

Tali analisi si articolano secondo i punti elencati nell'allegato II della Direttiva 2001/42/CE, riportati analogamente nell'allegato I del D.Lgs. 152/2006.

Il presente piano viene sottoposto a verifica di assoggettabilità a VAS, in considerazione dell'art. 6, commi 3 e 3bis, del D.Lgs. 152/2006:

“3.Per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l'autorità competente valuti che producano impatti significativi sull'ambiente, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell'area oggetto di intervento.

3bis. L'autorità competente valuta, secondo le disposizioni di cui all'articolo 12, se i piani e i programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti, producano impatti significativi sull'ambiente.”

La finalità del presente elaborato è pertanto quella di fornire all'autorità competente, e agli altri soggetti eventualmente coinvolti, gli elementi per stabilire la necessità, o meno, di sottoporre il piano in esame alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

La strutturazione e la scelta dei contenuti tiene in considerazione l'art. 12, comma 6, del D.Lgs. 152/2006, modificato e integrato dal D.Lgs. 128/2010, recante le seguenti precisazioni: *“La verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi ovvero a strumenti attuativi di piani o programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità di cui all'articolo 12 o alla VAS di cui agli articoli da 12 a 17, si limita ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati”.*

Il presente rapporto preliminare riferito al Piano della Mobilità Ciclistica Comunale di S. Vito al Tagliamento (Biciplan), farà riferimento alle analisi e valutazioni ambientali contenute nel Piano Regolatore Generale Comunale, approvato con D.C.C. n.86 del 03.12.2001, reso esecutivo dal D.P.R. n.0315/Pres del 15.10.2000 e aggiornato alla variante n.81, sottoposta a verifica di assoggettabilità a VAS conclusasi con parere di esclusione (D.G.C. n.96 dd.10.07.2024), nonché alle valutazioni dei piani di settore vigenti sovraordinati. Si limiterà pertanto alla valutazione degli aspetti e dei temi ambientali ritenuti pertinenti al piano in oggetto e non ancora indagati in dette analisi e valutazioni.

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLISTICA COMUNALE (BICIPLAN) – DEFINIZIONE E QUADRO PIANIFICATORIO

Il Biciplan, Piano della Mobilità Ciclistica Comunale, deriva dall'approvazione della Legge Regionale 23 febbraio 2018 n. 8 “Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa”, che fa proprie le disposizioni della Legge 11 gennaio 2018 n. 2 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”.

Gli obiettivi sono la promozione dell'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.

Per raggiungere i predetti obiettivi è stata introdotta una pianificazione di settore organica e “a cascata” a partire dal “Piano generale della mobilità ciclistica” per l'individuazione e la progettazione della Rete ciclabile nazionale “Bicitalia”, il “Piano regionale della mobilità ciclistica”, fino al Biciplan, che interviene a scala comunale.

Il Biciplan, come da disposizione normativa, viene redatto in coerenza 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). Quest'ultimo approvato con deliberazione della Giunta regionale del 26 agosto 2022, n. 1224, emanato con decreto del Presidente della Regione del 3 ottobre 2022, n. 120 e pubblicato sul Supplemento ordinario n. 34 del 12 ottobre 2022 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 41 del 12 ottobre 2022 ed in vigore dal 13 ottobre 2022.

Più precisamente, come riportato nella Relazione del Biciplan i contenuti del piano comunale si articolano su due livelli:

- **provvedimenti di breve periodo.** Si tratta di provvedimenti di modesta e puntuale entità già coerenti con gli strumenti di piano vigenti e che pertanto non necessitano di varianti urbanistiche. Per essi, si assume che il Biciplan abbia valenza “prescrittiva”, fatti salvi gli adeguamenti delle previsioni al P.R.G.C.).
- **provvedimenti di medio-lungo periodo.** Si tratta di provvedimenti che richiedono varianti urbanistiche al P.R.G.C., rispetto ai quali il presente piano ha una mera valenza “indicativa”, e la loro attuazione viene demandata al loro recepimento nel piano regolatore ed ai necessari approfondimenti progettuali.

Premesso quindi che il piano in termini generali non ha valenza conformativa e prescrittiva, ai fini di verificarne la coerenza verticale, va in ogni caso considerato all'interno di un quadro pianificatorio vigente più generale e gerarchizzato a cui fare riferimento.

A livello nazionale gli strumenti di piano di riferimento sono:

- **Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, elaborato nel 2001 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già Ministero dei Trasporti e della Navigazione. Attualmente in redazione il nuovo piano;
- **Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030** istituito con legge n. 144 del 1999;
- **Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana 2022-2024**, approvato con Decreto 23 agosto 2022 (G.U. n. 239 del 12.10.2022).

A livello regionale i riferimenti sono:

- **Piano Paesaggistico Regionale**, approvato con Decreto del Presidente della Regione del 24 aprile 2018, n. 0111/Pres, aggiornato alla variante n.1(D.P.Reg. n. 060 del 21 marzo 2023);
- **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** approvato con deliberazione della Giunta regionale del 26 agosto 2022, n. 1224, emanato con decreto del Presidente della Regione del 3 ottobre 2022, n. 120;
- **Piano Regionale del Trasporto Pubblico Locale** approvato con decreto del presidente della Regione n.80 dd 15 aprile 2013.
- **Piano regionale delle infrastrutture di trasporto**, della mobilità delle merci e della logistica approvato con D.P.Reg 300 del 16.12.2011;
- **Piano Regionale Per la Sicurezza Stradale** - istituito con la legge regionale n. 25 del 25 ottobre 2004 sugli "interventi a favore della sicurezza e dell'educazione stradale";
- **Piano Regionale Integrato dei Trasporti** elaborato dalla Regione nel 1988;

- **Piano Regionale della Viabilità** in attuazione del PRIT è stato elaborato nel 1988.

A livello comunale non vi sono strumenti di settore vigenti di riferimento.

La valutazione di coerenza rispetto ai piani vigenti si concentra pertanto sulla disamina di contenuti del Piano Paesaggistico Regionale e del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, i quali definiscono entrambi la rete della mobilità lenta di livello sovraordinato.

A completamento della ricostruzione del quadro pianificatorio di settore, giova ricordare che nell'anno 2022 è stato redatto il "**Piano Urbano della Mobilità Sostenibile dell'UTI Tagliamento**" quale documento contenente le strategie generali della mobilità riguardante i Comuni di San Vito al Tagliamento, San Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento, Valvasone Arzene, Casarsa della Delizia, Sesto al Reghena, Cordovado, Morsano al Tagliamento. L' UTI Tagliamento, quale soggetto proponente è stata sciolta per effetto della L.R. 29 novembre 2019, n.21 ed il Comune di San Vito al Tagliamento ha ritenuto, in veste di capofila, di proseguire con la redazione del piano . Sebbene lo strumento non abbia completato il suo iter di approvazione è stato in ogni caso assunto dai singoli Comuni, come riferimento sovracomunale per delineare un quadro armonico di provvedimenti in materia di mobilità urbana, più ampio della scala comunale.

Fig.1 – Inquadramento dell'ambito di piano

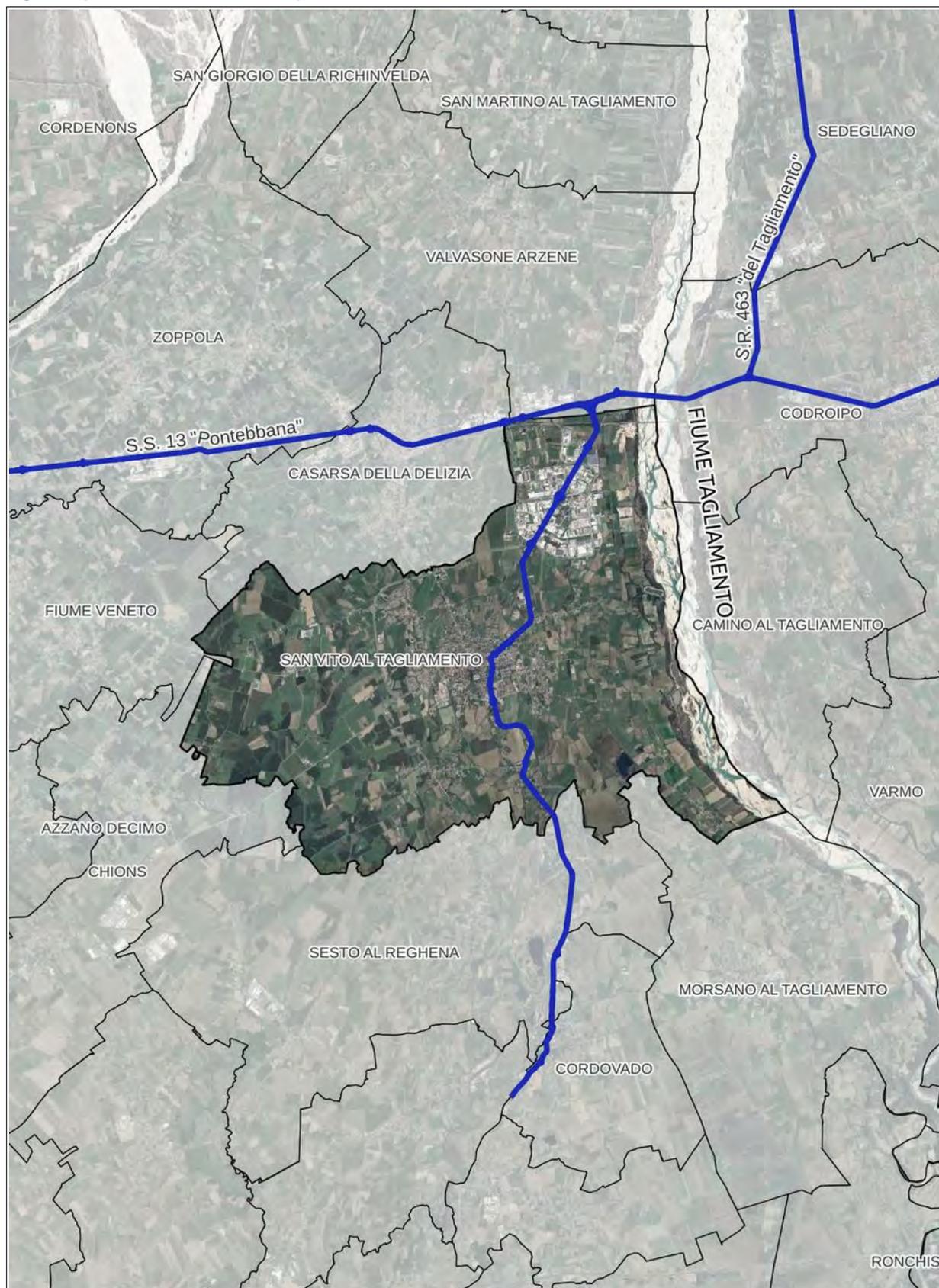
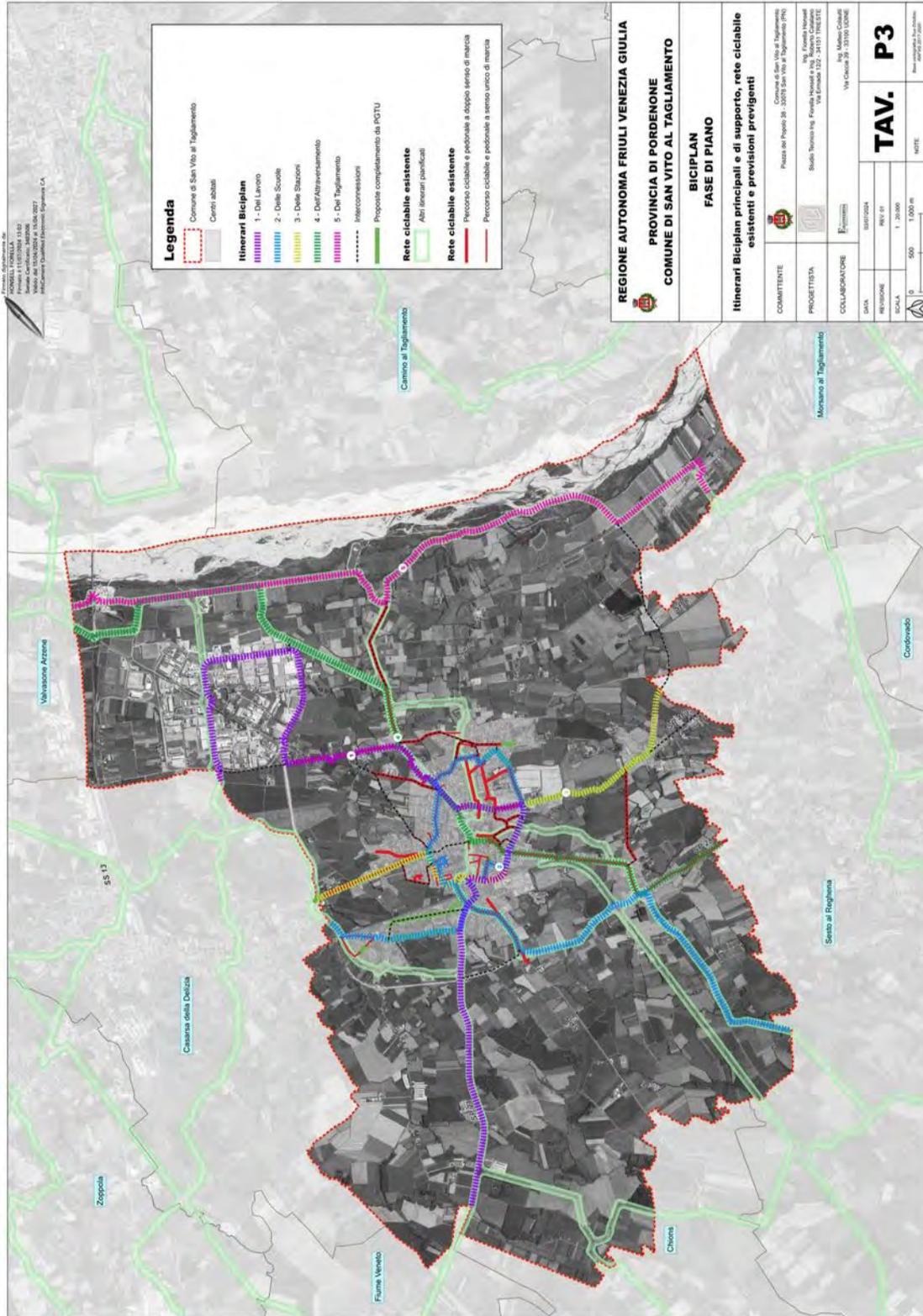
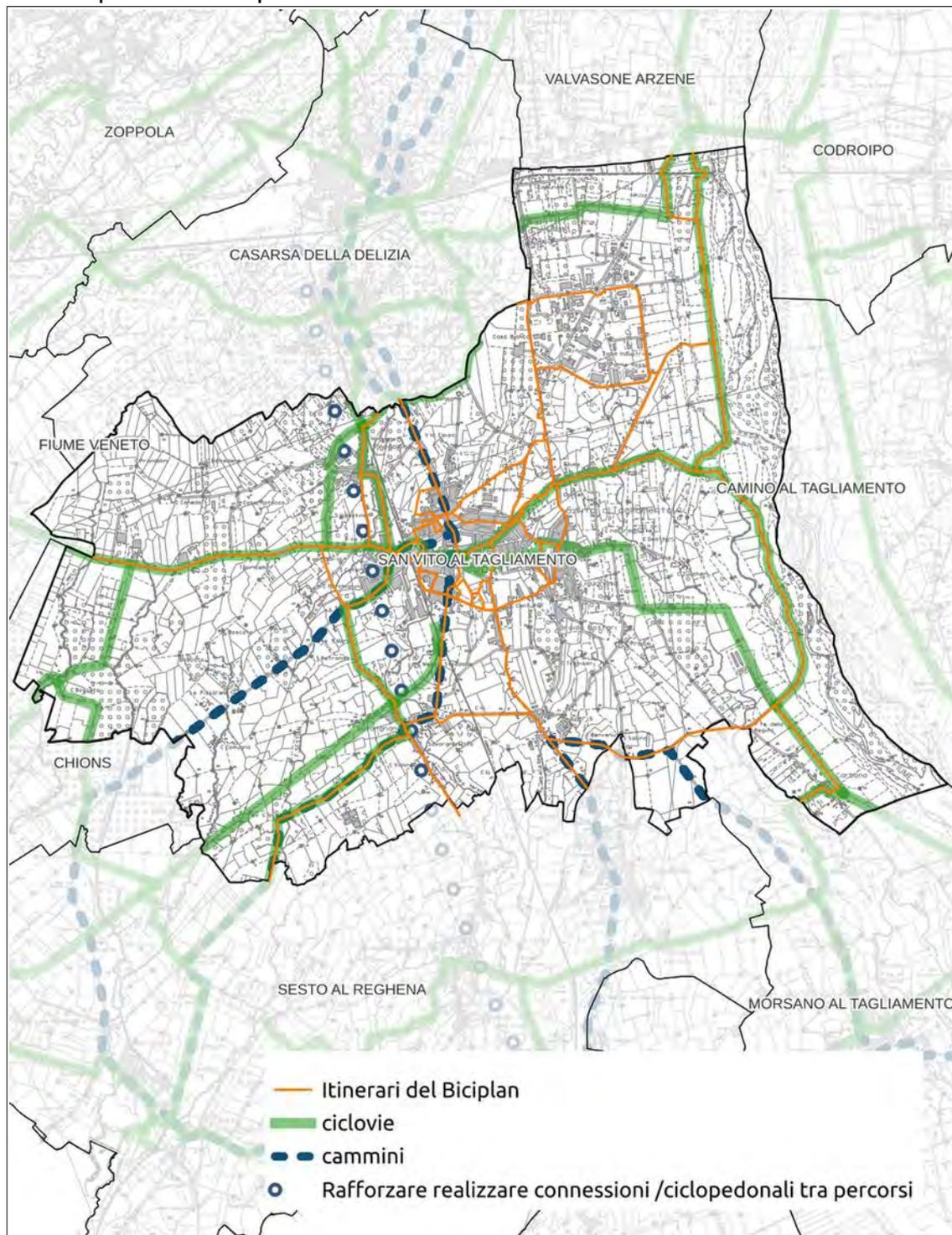


Fig.2 – Biciplan – itinerari principali e di supporto, rete ciclabile esistente e previsioni vigenti



Piano Paesaggistico Regionale

Fig.3 – Piano Paesaggistico Regionale – Rete della mobilità lenta (fonte: PPR wcs) – Sovrapposizione con gli itinerari di previsione del Biciplan



Il Piano Paesaggistico Regionale nella parte strategica si occupa di definire la rete della mobilità lenta (ReMoL, fig.3). Si tratta di un sistema di itinerari

ciclabili, pedonali, cammini, ippovie e vie d'acqua finalizzati alla fruizione dei paesaggi, dei beni paesaggistici e culturali, che attraversa o interseca.

Per la tematica specifica del Biciplan, la disamina dei contenuti del PPR in relazione al piano viene effettuata partendo dalla parte strategica ove per l'appunto, viene definita la ReMoL.

Scopo della presente analisi è quello di verificare la rispondenza delle previsioni del Biciplan rispetto alla ReMoL del PPR.

Il territorio comunale di S. Vito al Tagliamento è intersecato dai seguenti itinerari:

- FVG4 – Itinerario ciclabile di livello Regionale;
- FVG6 – Itinerario ciclabile di livello Regionale;
- Itinerario del consorzio basso Livenza;
- Itinerario bassa pianura pordenonese;
- Itinerario letterario;
- itinerario storico del Tagliamento;
- altri itinerari secondari;
- Via delle Abbazie;
- Via Allemagna;

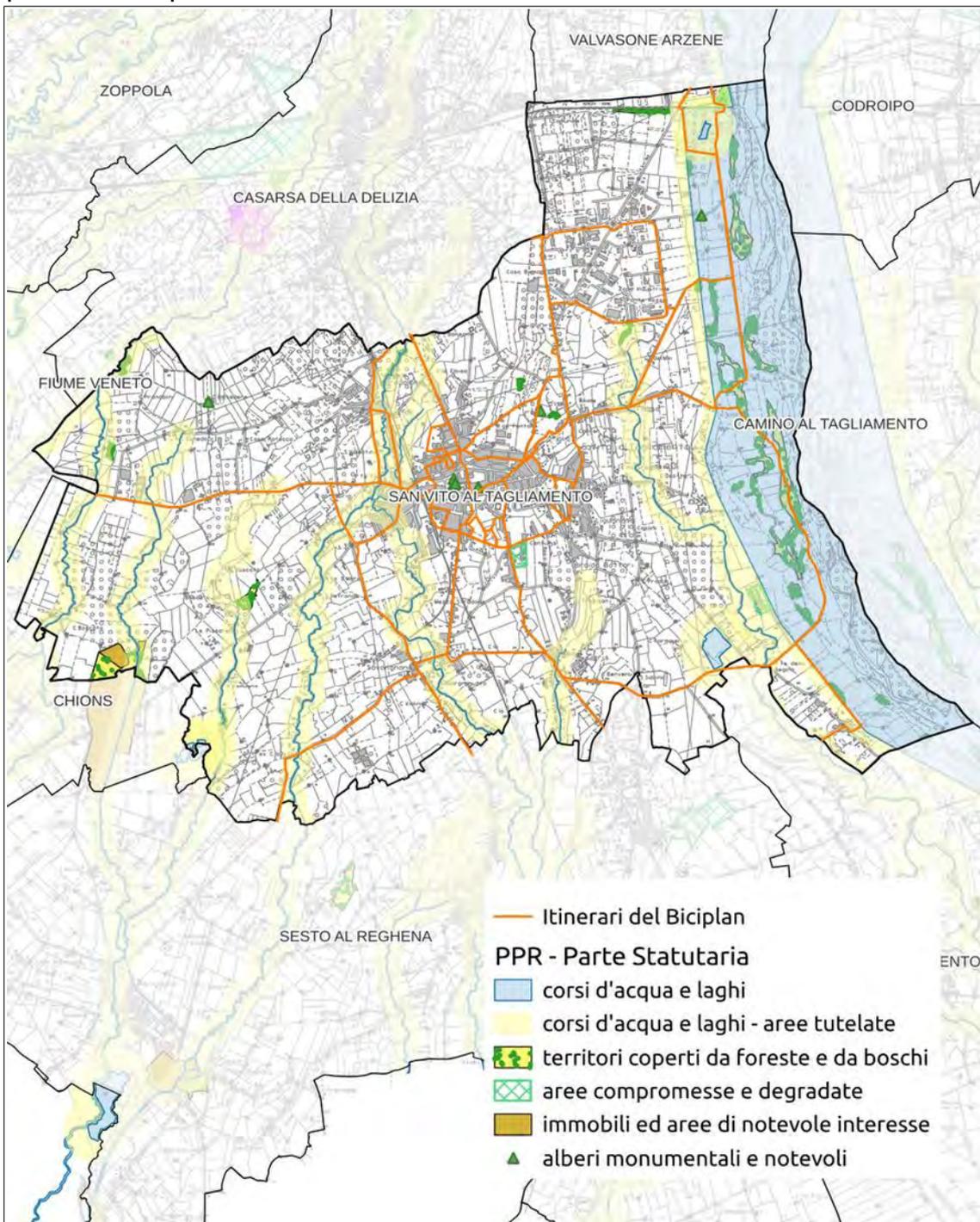
i quali vanno a costituire, sebbene ad un livello di vasta scala, la rete principale ed a integrare e completare la rete esistente.

A riguardo va premesso che il Biciplan non individua nuovi sedimi stradali o ciclabili rispetto alla rete viabilistica esistente (fig.3) ,o a previsioni già contenute all'interno del PPR, come si può evincere dalla sovrapposizione della rete degli itinerari del Biciplan con la ReMoL. Il piano si limita ad utilizzare o riqualificare tratti di viabilità esistente (veicolare, ciclabile, agricola,..) su cui realizzare la rete locale della mobilità dolce. Nel fare questo il piano scende di livello rispetto al PPR, recependo gli itinerari definiti dagli strumenti sovraordinati ed integrandoli con le previsioni degli itinerari di livello subordinato. A questi si aggiungono provvedimenti puntuali, che prevedono la riqualificazione di intersezioni e tratti viari esistenti, l'individuazione di aree di sosta per la bicicletta/interscambio modale, ed interventi di mitigazione del traffico motorizzato.

Il PPR indica inoltre la strategia di "Rafforzare e realizzare connessioni/ciclopedonali tra percorsi". Il Biciplan adempie a tale strategia generale, confermando gli itinerari esistenti e le previsioni già vigenti di itinerari con sviluppo in direzione nord-sud ed integrandoli con ulteriori "raccordi" (es. via dello Sport, itinerario lungo SR 463var).

Da questo punto di vista è possibile concludere che il Biciplan di S. Vito al Tagliamento si inserisce coerentemente nel quadro pianificatorio della mobilità lenta del PPR, in quanto non prevede interventi in contrasto con le previsioni sovraordinate del PPR e dettaglia a scala locale il reticolo delle connessioni tra gli abitati e della distribuzione interna ai centri, integrando la rete già definita dalla pianificazione sovraordinata.

Fig.4 – Piano Paesaggistico Regionale – Beni paesaggistici (fonte: PPR wcs) – Sovrapposizione con itinerari di previsione del Biciplan



In secondo luogo va verificato l'eventuale interessamento di beni paesaggistici appartenenti alla parte statutaria del PPR, ovvero la presenza di previsioni aventi afferenza con porzioni di territorio sulle quali insistono beni di cui al D.Lgs 42/04 art. 134.

Dalla sovrapposizione della rete oggetto di intervento rispetto ai beni paesaggistici individuati dal PPR (fig.4), si evince l'attraversamento o l'intersezione delle aree indicate come:

- corsi d'acqua – alvei;
- fasce di rispetto dei corsi d'acqua e dei laghi;
- territori coperti da foreste e da boschi.

Considerato che le previsioni di piano fanno riferimento ad interventi di viabilità dolce su sedimi esistenti, si fa riferimento alla normativa di PPR [art.22 c.7 lett.c) e art.23 c.8 lett.b), punto 1c e 6, nonché lett.c) c.1]. Complessivamente la stessa colloca la tipologia di interventi tra gli interventi ammessi con autorizzazione paesaggistica ed in assenza di autorizzazione paesaggistica. Si evince pertanto la compatibilità degli interventi previsti rispetto alle prescrizioni del PPR. Va inoltre aggiunto che lo sviluppo degli itinerari ciclabili all'interno delle aree più sensibili come l'alveo del Tagliamento e fascia di rispetto all'interno del quale insistono diversi vincoli paesaggistici, ricalca i tracciati degli itinerari già previsti dal PPR. In particolare, il Biciplan per l'itinerario 5 – Del Tagliamento prevede che: *“Per l'intero percorso, tranne i tronchi che attraversano la località di Carbona, si prevede una percorrenza sfruttando le carrarecce a fondo naturale per le quali va eseguita una periodica manutenzione. Lungo il tracciato è opportuno prevedere piccole aree di sosta, corredate da eventuali pannelli esplicativi sulla geologia, la flora, la fauna. I pannelli informativi e gli eventuali altri arredi da utilizzare si devono ispirare ai materiali naturali.”*

I tracciati previsti dal Biciplan che lambiscono beni paesaggistici in ambiti urbanizzati nei quali alberi monumentali e notevoli, aree compromesse e degradate, si sviluppano su viabilità esistente e pertanto è ragionevolmente possibile in fase pianificatoria, escludere impatti indiretti sui vicini beni paesaggistici.

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PReMoCi)

Il PReMoCi, in vigore da ottobre 2022, definisce la rete di livello regionale, le strategie sull'intermodalità, le polarità legate alla rete, gli indirizzi per la

pianificazione comunale, etc.. In questo quadro è d'uopo valutare come si inseriscano le scelte progettuali del Biciplan, per quanto di competenza. Per entrambi i piani le tematiche non si esauriscono nella definizione della rete, ma ai fini di questa analisi, la rete ciclabile rappresenta un argomento di incontro tra i due strumenti, pertanto è stata costruita una sovrapposizione tra la rete del piano in esame ed il PReMoCi (fig.5 e 5bis).

Dall'evidenza dell'illustrazione (fig.5) emerge la corrispondenza parziale delle previsioni consolidate di livello sovraordinato riferite all'itinerario FVG6 – Ciclovía del Tagliamento ed FVG4 – Ciclovía della pianura e del Natisone.

Riguardo alla ciclovía FVG 6 procedendo da nord-ovest verso sud-est, si rileva la sostanziale corrispondenza dei due piani sino al raggiungimento del centro di S. Vito al Tagliamento. Qui il Biciplan si discosta dal PReMoCi indicando itinerari "tangenziali" al centro, il cui attraversamento è già in parte servito da tratti di itinerario esistenti e previsioni già vigenti.

La divergenza più significativa è rappresentata dal tratto di ciclovía ad est del capoluogo in direzione dell'alveo del Tagliamento, che non viene riproposto dal Biciplan (tratto da via Pasubio a via S.Paolo). Infine nell'ultimo tratto a sud-est in prossimità del confine comunale il Biciplan propone una svolta seguendo sostanzialmente il tracciato già indicato dal Piano Paesaggistico Regionale.

Per la ciclovía FVG6, il PReMoCi indica inoltre gli "indirizzi per la pianificazione sovracomunale/comunale", i quali corrispondono ad un collegamento tra detta ciclovía e la ciclovía FVG4, con sviluppo parallelo al fiume Tagliamento, ed un collegamento tra il capoluogo e la FVG9, passando per il Comune di Sesto al Reghena, Chions, Azzano X e Pordenone. Entrambi gli indirizzi, per quanto di competenza territoriale sono ottemperati dalle previsioni del Biciplan (fig.5 e 5bis).

La ciclovía FVG4 trova corrispondenza nelle previsioni del Biciplan, limitatamente al tratto di sviluppo in direzione nord-sud.

Il Piano ha posto la sua attenzione nell'articolazione della rete sovraordinata attrezzando gli assi di livello superiore con un reticolo di itinerari di livello inferiore finalizzati in primis alla connessione ciclabile tra il capoluogo e le frazioni ed in secondo luogo agli itinerari di distribuzione, completando la rete esistente.

A ulteriore complemento il Biciplan riconosce il centro intermodale della stazione dei treni e dell'autostazione, già indicato dal PReMoCi (CIMR con priorità pendolarismo media) ed in aggiunta individua puntualmente nel territorio Comunale le aree di sosta ed interscambio a servizio della mobilità ciclistica.

Fig.5 – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - Sovrapposizione con gli itinerari di previsione del Biciplan

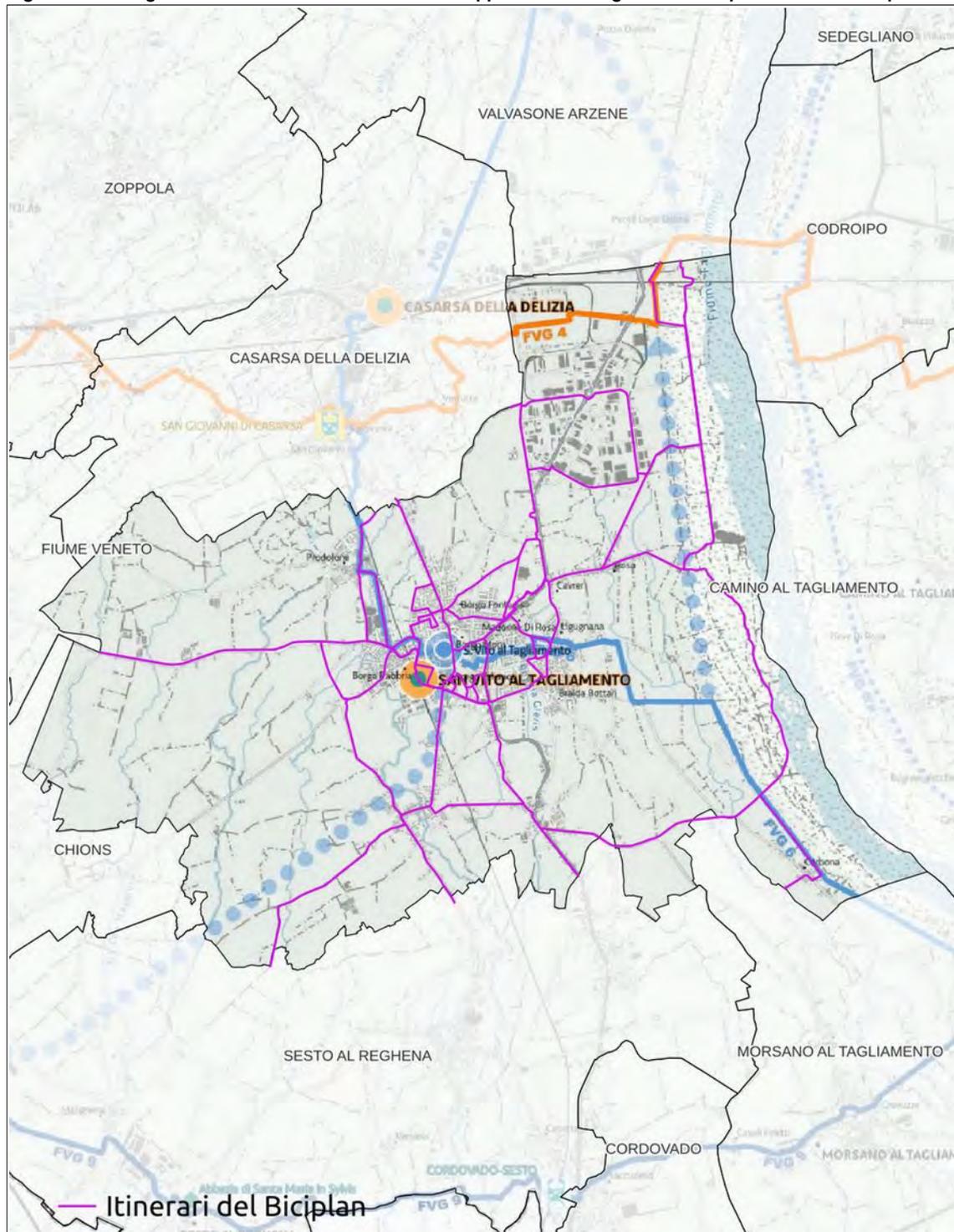
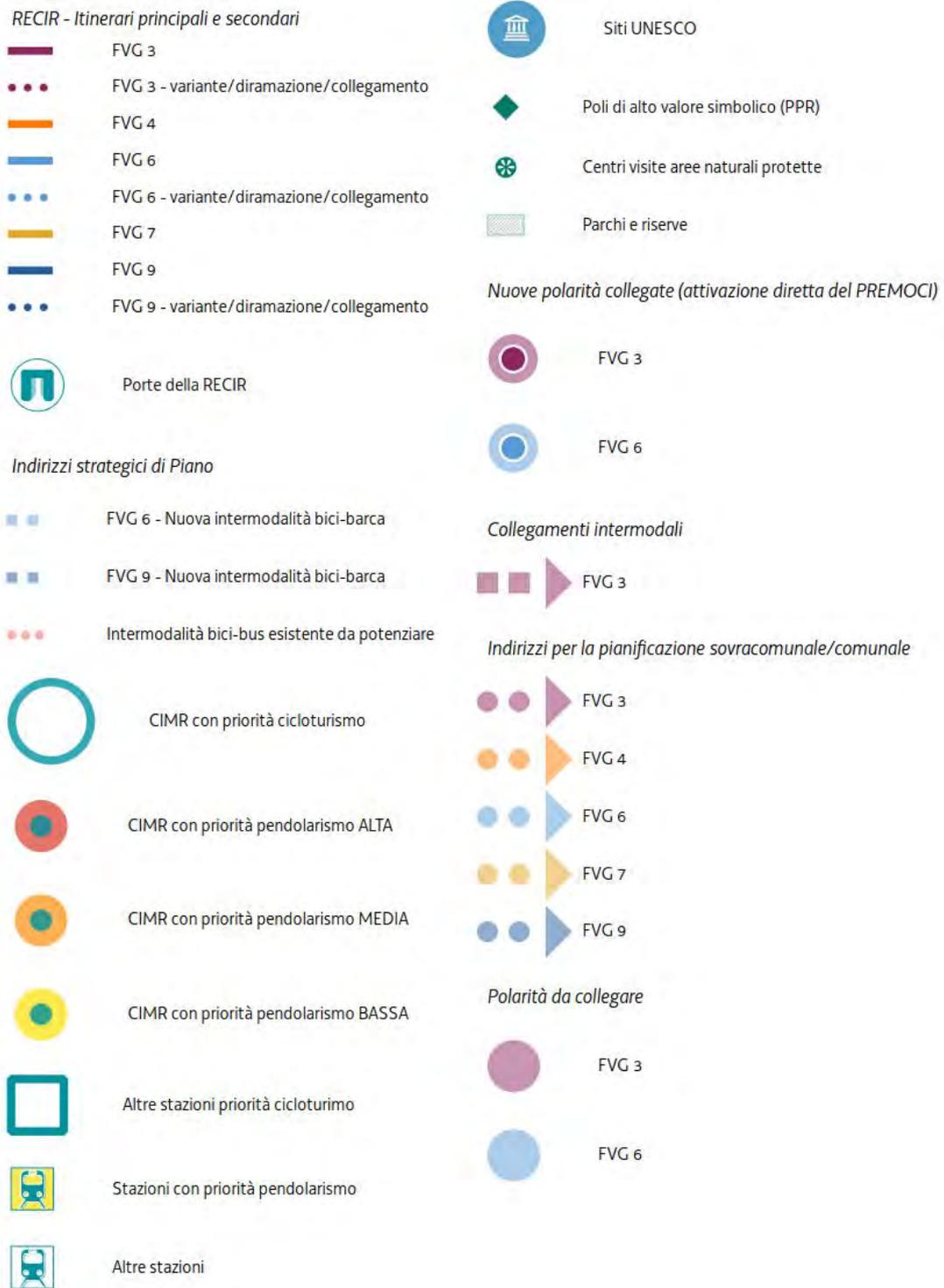


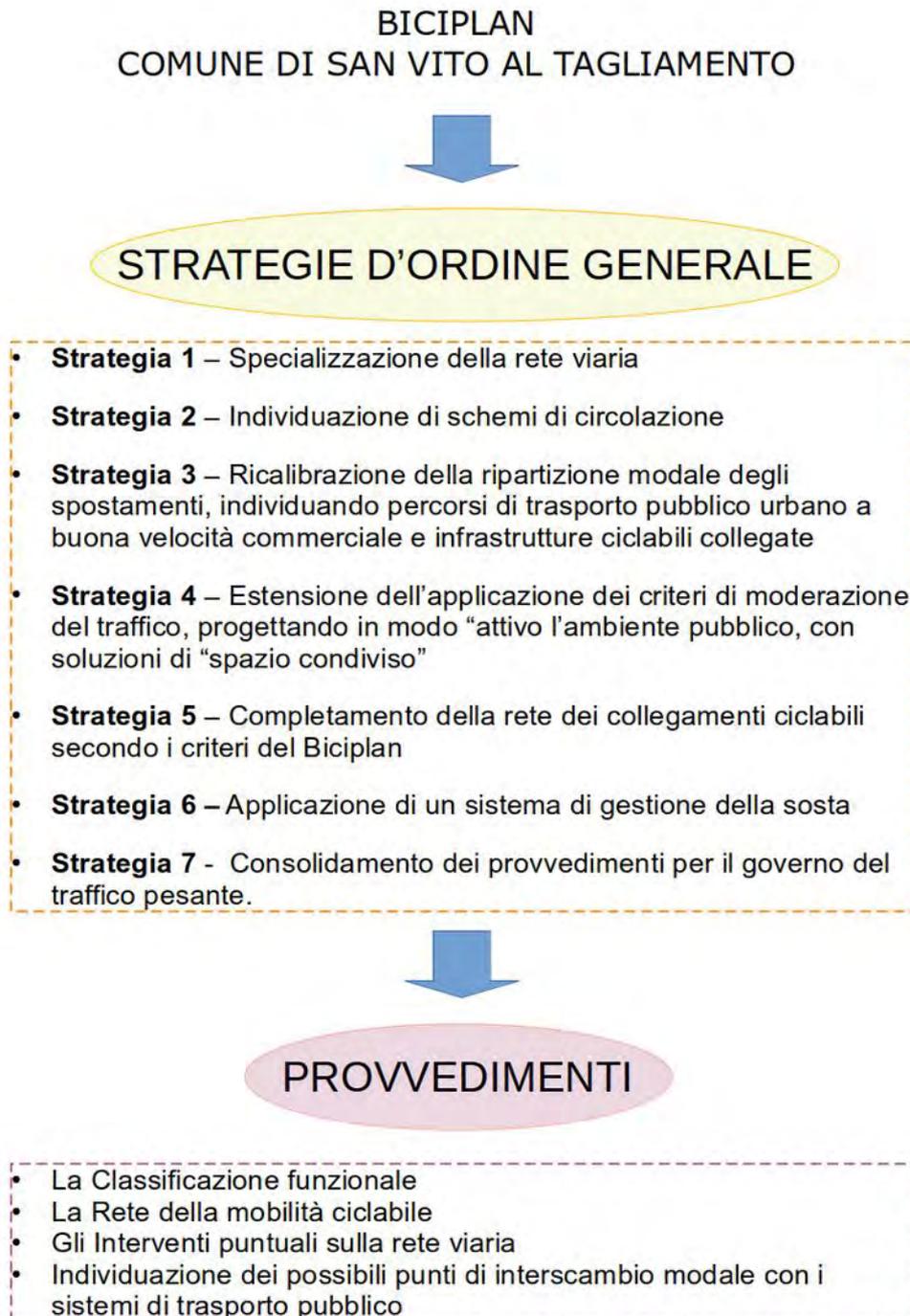
Fig.5bis – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica – Proposta di piano- Legenda



I CONTENUTI DEL PIANO

Di seguito vengono schematicamente riassunti e descritti le strategie e provvedimenti di piano volti a definire un'attuazione coordinata di azioni ed interventi (fig.6).

fig.6 – Schema dell'articolazione del piano



Il piano individua **7 strategie d'ordine generale** per intervenire sulle criticità della rete rilevate in sede di analisi ed i provvedimenti di piano raggruppabili per esigenze di sintesi in **4 tipologie di provvedimento** (Classificazione della rete viaria, definizione degli itinerari ciclabili, interventi puntuali sulla rete viaria, individuazione dei punti di interscambio modale).

Le strategie vengono così descritte:

Strategia n.1 – Specializzazione della rete viaria

Si tratta in primis di definire la maglia della viabilità principale, che per il Comune di San Vito al Tagliamento è strettamente legata alla funzione di connessione con Comuni di Casarsa della Delizia, Fiume Veneto, Chions, Sesto al Reghena, Cordovado, Morsano al Tagliamento. I tronchi stradali destinati in modo prioritario alla mobilità motorizzata veloce possono essere ridotti, mentre possono essere più numerosi gli elementi in cui le diverse modalità di trasporto convivono e si integrano. In tali contesti è possibile intervenire con interventi di moderazione del traffico garantendo gli stessi livelli di mobilità generale, ma a velocità più contenute perseguendo un miglioramento delle condizioni ambientali e di sicurezza. In altre parole si tratta di ridurre i movimenti di puro attraversamento da parte del traffico motorizzato all'interno dei contesti urbani, incentivando l'uso di alcune direttrici esterne più idonee, capaci di creare delle alternative (es. superstrada tra Spilimbergo e Cimpello, circonvallazione di S. Vito al T., etc.).

Si è pertanto definita la gerarchia stradale, ovvero le funzioni che vari tratti di strade sono chiamati a soddisfare, in un'ottica d'insieme, in modo da distinguere ed indirizzare i possibili provvedimenti che sarà possibile assumere per ciascuna di esse.

Strategia n.2 – Individuazione di schemi di circolazione

La definizione di schemi alternativi di circolazione interna ai centri abitati, ottenuti mediante l'applicazione di particolari norme di disciplina del traffico, tra cui l'adozione di alcuni sensi unici, e indirizzando l'uso delle strade in rapporto alla loro funzione, consente, oltre che di semplificare le manovre nelle intersezioni (effetto che si evince alle estremità delle aste ad unico senso), aumentandone quindi la sicurezza, anche di reperire adeguati spazi per la realizzazione di tronchi mancanti di percorsi ciclopedonali e ciclabili, oltre che per l'individuazione di un maggior numero di stalli di sosta regolari, laddove necessario. In definitiva, in questo riordino funzionale, la componente ciclabile è

tenuta ben presente, come elemento d'ingresso nel processo pianificatorio e progettuale.

Strategia n.3 – Ricalibrazione della ripartizione modale degli spostamenti, individuando percorsi di trasporto pubblico urbano a buona velocità commerciale e infrastrutture ciclabili collegate.

L'efficientamento del TPL, assieme a misure atte a favorire l'interscambio TPL - bicicletta per i percorsi più lunghi - soprattutto di natura pendolare – contribuisce ad incentivarne l'uso di modalità di trasporto alternative all'automobile.

Strategia n.4 – Estensione dell'applicazione dei criteri di moderazione del traffico, progettando in modo “attivo” l'ambiente pubblico, con soluzioni di “spazio condiviso”.

Agendo sulla rete esistente, che molto spesso non presenta le dimensioni di sezione sufficienti alla separazione delle varie utenze, è possibile se i volumi di traffico motorizzato sono limitati, consentire i movimenti di tutte le componenti all'interno di uno spazio condiviso, in presenza di velocità veicolari contenute (max 30Km/h), anche se si tratta di strade principali, purché di limitata lunghezza.

Strategia n.5 – Completamento della rete dei collegamenti ciclabili secondo i criteri del Biciplan

Questo indirizzo è specifico del Biciplan. Le analisi hanno posto in evidenza la necessità di realizzare dei tratti di completamento dei percorsi, anche in un'ottica di “rete” e di superare alcune disarmonie e problemi di sicurezza tra i provvedimenti attuati. In Comune di S. Vito esiste infatti già un sistema discretamente esteso di collegamenti a supporto della ciclabilità, ma spesso le realizzazioni non corrispondono alla classe della strada – secondo quanto sopra enunciato -, nel senso che esistono corsie e piste in sede propria anche su strade non principali, mentre vi sono tratti di strade principali lungo le quali non c'è adeguata protezione. Per incentivare e dare sicurezza all'utenza debole è quindi necessario trovare gli opportuni abbinamenti di tronchi di piste ciclabili in sede propria, di tronchi stradali ove lo spostamento con bicicletta può avvenire in promiscuo con le altre componenti e di percorsi che sfruttano viabilità minori, anche di tipo agricolo.

Strategia n.6 – Applicazione di un sistema complessivo di gestione della sosta.

Si tratta di una regolamentazione complessiva del tempo e della tariffazione della sosta. È opportuno incentivare la rotazione nella sosta di breve raggio e favorire la sosta di lunga durata nelle aree più distanti e capienti. In tal modo il mezzo a due ruote incrementa la propria competitività rispetto all'automobile negli spostamenti di breve distanza e negli spostamenti sistematici, anche intermodali.

Strategia n.7 – Consolidamento dei provvedimenti per il governo del traffico pesante.

Gli indirizzi precedenti trovano aggancio anche con il governo del traffico pesante all'interno del territorio comunale. Un efficace indirizzamento di questi mezzi in relazione alla classificazione delle strade, costituisce infatti un elemento suscettibile di sostenere e promuovere anche la mobilità ciclabile. Nel caso di S. Vito questa politica prevede, in primo luogo, il divieto al traffico pesante in attraversamento in corrispondenza del percorso urbano sostituibile dalla circonvallazione esterna.

I provvedimenti del piano sono:

La Classificazione funzionale della viabilità

Viene definita la gerarchia viaria e quindi viene attribuita una classe specifica ad ogni arco secondo la funzione che dovrà svolgere. In sintesi le funzioni possono essere riassunte in:

- Viabilità principale (Strade interquartiere e strade locali interzonali, con tipologia C1 e C2), ove la circolazione ciclistica è sottoposta a stringenti criteri di sicurezza e limitazioni;
- Strade locali (con provvedimenti di riqualificazione e mobilità ciclabile in promiscuo e strade a 30km/h con mobilità ciclabile in promiscuo) ove la moderazione della velocità consente l'estensione e la continuità della rete ciclabile, ricorrendo ove possibile alle soluzioni di promiscuità.

La Rete della mobilità ciclabile

Il piano definisce la rete degli itinerari ciclabili indicando diverse soluzioni tipologiche progettuali in base al contesto ed alla classe di strada lungo cui si sviluppa l'itinerario. Il presente Biciplan, nell'individuazione dei tracciati principali, nonché di quelli secondari, denominati "interconnessioni" e, in

generale, integrandosi con gli interventi previsti dalla pianificazione sovraordinata, ha assunto quindi anche i criteri generali di intervento indicati in queste linee guida emanate dalla Regione FVG “*Biciplan Linee Guida*” dd. 02/07/2019.

Gli Interventi puntuali sulla rete viaria

Il piano nell’elaborato “Relazione” definisce gli interventi di riqualificazione della rete che intervengono in modo puntuale sulla viabilità esistente attraverso alcuni dispositivi progettuali, dettagliati per i singoli itinerari. Gli stessi vengono illustrati come semplice localizzazione, schemi funzionali e schede tipologiche di intervento. Vengono quindi individuate:

- la riorganizzazione a rotatoria di intersezioni esistenti;
- gli attraversamenti stradali
- le porte urbane;
- gli ambiti di mitigazione.

L’individuazione dei possibili punti di interscambio modale con i sistemi di trasporto pubblico

La localizzazione delle fermate, dotate di paline che evidenziano i tempi di attesa e che vanno raccordate con percorsi pedonali – in accordo anche con le scelte del PEBA - e ciclabili ad altre polarità nelle vicinanze.

Le fermate saranno attrezzate con porta-biciclette ed, in alcuni casi, anche depositi custoditi.

I dati del piano

La tabella riassume in cifre i provvedimenti di piano. Ai fini ambientali va ricordato ancora una volta che il piano interviene sulla rete esistente e non prevede la realizzazione di nuovi archi viari, ancorchè a destinazione ciclistica, con il conseguente ed eventuale impatto che ne potrebbe derivare in termini di consumo di suolo e traffico veicolare indotto (se non ad uso esclusivo ciclabile) . Il piano articola la rete della mobilità ciclistica in **5 itinerari** che si sviluppano per un totale di **47Km**, con la previsione di una dotazione di aree di sosta idonee anche al”interscambio modale di **17 unità** (comprese anche aree di sosta esistenti). La rete degli itinerari ciclabili si sviluppa quasi interamente utilizzando la rete della viabilità meccanica, con eccezione degli itinerari che si sviluppano su viabilità di tipo “agricolo” in prossimità del fiume Tagliamento e dei brevi tratti necessari al raccordo della rete.

dati di ambito (Comune S.Vito al Tagliamento)	
Superficie dell'ambito di piano (kmq)	61
Popolazione nell'ambito (tot. ab.)	15226
Itinerari ciclabili	km
1 – Itinerario del Lavoro	14
2 – Itinerario delle Scuole	14
3 – Itinerario delle Stazioni	7
4 – Itinerario dell'Attraversamento	12
5 – Itinerario del Tagliamento	10
totale km	47
Aree di sosta / interscambio modale	17

Va precisato che le connessioni ciclabili su fondo naturale di previsione insistono su sedimi a fondo naturale esistenti e ne prevedono il mantenimento o eventuali procedure di stabilizzazione. Sono in ogni caso esclusi interventi di pavimentazione.

E' possibile in via generale valutare questi dati come migliorativi dello stato di fatto ambientale in quanto previsioni finalizzate al duplice risultato di servire e promuovere la mobilità dolce e migliorare la convivenza tra il traffico motorizzato e la fruizione degli spazi urbani da parte delle utenze deboli.

PARTE I – CARATTERISTICHE DEL PIANO O DEL PROGRAMMA

(punto 1 , allegato I alla parte II del D.Lgs. 152/06)

1. IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA STABILISCE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PER PROGETTI ED ALTRE ATTIVITÀ.

Come già stabilito in premessa il piano rappresenta un quadro coordinato degli interventi e delle azioni in materia di mobilità ciclistica, anche in relazione al trasporto pubblico e alla mobilità pedonale.

I provvedimenti di piano sono di due livelli:

- **provvedimenti di breve periodo** di modesta e puntuale entità già coerenti con gli strumenti di piano vigenti e di realizzabilità immediata;
- **provvedimenti di medio-lungo periodo** che richiedono varianti urbanistiche.

2. IN QUALE MISURA IL PIANO INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI.

Il piano non ha influenza sui contenuti degli strumenti di piano sovraordinato. Allo stato attuale il Comune di S.Vito al Tagliamento non è dotato di strumenti di settore che disciplinino la mobilità urbana. Il Piano Generale del Traffico Urbano al momento attuale è in corso di redazione, ed il presente Biciplan è stato redatto tenendo in considerazione già da ora le valutazioni provvisorie disponibili.

Il Biciplan non ha effetto diretto sul Piano Regolatore Generale Comunale. Gli interventi previsti dal piano di settore non conformi al PRGC, per essere attuati dovranno essere recepiti dallo strumento generale.

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

I documenti di indirizzo, di livello comunitario e nazionale, che si ritiene possano delineare il quadro di riferimento per il piano in esame, sono rappresentati da:

- 8° Programma generale d'azione per l'ambiente fino al 2030 (8° PAA) - Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio n. 2022/591/UE del 6 aprile 2022;

- Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile fino al 2030 (SNSvS) - Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) n. 108 del 22 dicembre 2017.

Da questi è stata operata una selezione degli obiettivi principali di livello comunitario e nazionale aventi relazione con il piano al fine di valutare la coerenza verticale dei contenuti. Questi obiettivi vengono riportati nelle seguenti tabelle 3.1. Il piano per sua natura intrinseca ha una valenza ambientale, che a priori agisce per perseguire obiettivi di miglioramento delle condizioni ambientali e della salute pubblica. Si ritiene pertanto che il Biciplan nei suoi obiettivi intrinseci e nelle strategie generali, sia coerente con gli obiettivi comunitari e nazionali.

Tabella 3.1. – Obiettivi comunitari e nazionali di pertinenza del Biciplan

8° Programma d'azione generale per l'ambiente fino al 2030 (8° PAA) - Decisione del Parlamento Europeo e del Consiglio 2022/591/UE		
ID	Obiettivi tematici prioritari interconnessi	
d)	Perseguire l'obiettivo "inquinamento zero" per un ambiente privo di sostanze tossiche (segnatamente per quanto riguarda l'aria, l'acqua e il suolo) e proteggere la salute e il benessere dei cittadini dai rischi ambientali e dagli effetti connessi	
f)	Promuovere gli aspetti ambientali della sostenibilità e ridurre in misura significativa le principali pressioni ambientali e climatiche connesse alla produzione e al consumo (in particolare nei settori dell'energia, dell'industria, dell'edilizia e delle infrastrutture, della mobilità, del turismo, del commercio internazionale e del sistema alimentare)	
Il Programma si articola in sei obiettivi tematici prioritari interconnessi che definiscono un orientamento per l'elaborazione delle politiche dell'Unione sulla base degli impegni delle strategie e delle iniziative del Green Deal europeo, così come per il conseguimento degli obiettivi ambientali e climatici definiti nell'ambito dell'Agenda 2030.		
Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile fino al 2030 (SNSvS) - Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) 108/2017		
ID	Aree tematiche fondamentali	Descrizione – obiettivi specifici
1	Persone	[...] Promuovere la salute ed il benessere [...]
2	Pianeta	[...] Creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi ed i beni culturali
3	Prosperità	Decarbonizzare l'economia [...]
La strategia costituisce un quadro strategico di riferimento delle politiche settoriali e territoriali in Italia, disegnando un ruolo importante per istituzioni e società civile nel lungo percorso di attuazione, che si protrarrà sino al 2030. Si incardina in un rinnovato quadro globale, finalizzato a rafforzare il percorso, spesso frammentato, dello sviluppo sostenibile a livello mondiale. La Strategia rappresenta il primo passo per declinare a livello nazionale i principi e gli obiettivi dell'Agenda 2030.		

4. PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI AL PIANO O AL PROGRAMMA

Non si rilevano problemi ambientali pertinenti al piano oggetto del presente rapporto preliminare.

PARTE II – CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI E DELLE AREE CHE POSSONO ESSERE INTERESSATE

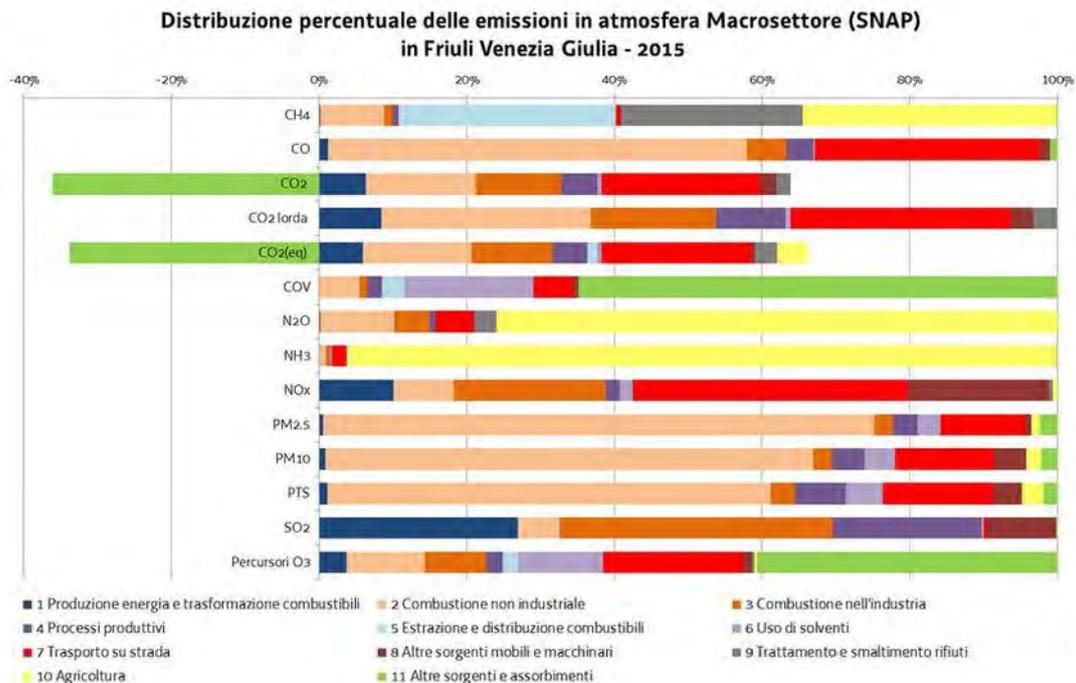
(punto 2 , allegato I alla parte II del D.Lgs. 152/06)

Per la tipologia di piano, la quale interessa la mobilità di tutte le utenze, ma che agisce anche sulla qualità degli spazi urbani, si è ritenuto opportuno per la stretta relazione del tema, approfondire l'argomento "qualità dell'aria".

5. QUALITÀ' DELL'ARIA

In questa parte del documento di screening vengono presi in considerazione gli aspetti legati alla qualità dell'aria, che hanno relazioni con il traffico veicolare. Gli effetti del traffico determinano prevalentemente l'emissione in atmosfera di monossido di carbonio (CO), biossido di carbonio (CO₂), particolato (PM₁₀ e PM_{2.5}), dei composti organici volatili (COV), ma soprattutto di ossidi di azoto (NO_x), come rappresentato nel grafico 5.1. Ai fini della presente analisi vengono presi a riferimento gli inquinanti maggiormente legati al traffico veicolare, attualmente normati e monitorati da ARPA FVG: il monossido di carbonio (CO), il biossido di azoto (NO₂), il materiale particolato (PM₁₀ e PM_{2.5}), l'ozono (O₃). I dati e le informazioni presi a riferimento sono ricavati dai report di ARPA FVG "Relazione sulla qualità dell'aria nella Regione FVG"(2023), "Relazione sulla qualità dell'aria Fiume Veneto vs Conurbazione Pordenone-Porcia" (2021) e "Relazione sulla campagna di monitoraggio del Pm₁₀ e PM_{2.5} condotta a San Vito al Tagliamento"(2022).

Tabella 5.1 - Emissioni totali nel Friuli Venezia Giulia- Inventario delle emissioni INEMAR – 2015



Monossido di carbonio (CO)

Il monossido di carbonio è un gas inodore prodotto dalla combustione di materiali contenenti carbonio. Una delle principali sorgenti di carattere non-industriale di CO è rappresentata dalle emissioni dei gas di scarico degli autoveicoli, ecco perché le concentrazioni in aria ambiente di questo inquinante tendono a salire nelle aree d'intenso traffico urbano. Altre fonti di CO sono rappresentate dalla produzione di energia elettrica, dal riscaldamento civile, oltre che dal trattamento dei rifiuti mediante incenerimento. Gli effetti per la salute si manifestano con effetti immediati quali cefalee e vertigini e nell'insorgenza di malattie cardiovascolari e respiratorie riconducibili alla prolungata esposizione.

Dalla valutazione della "Relazione sulla qualità dell'aria nella Regione FVG" del 2023 a cura di ARPA FVG si conclude *"Nella nostra regione le concentrazioni di CO osservate sono sempre abbondantemente inferiori alle soglie previste e anche nel corso del 2023 non si sono registrati superamenti."*

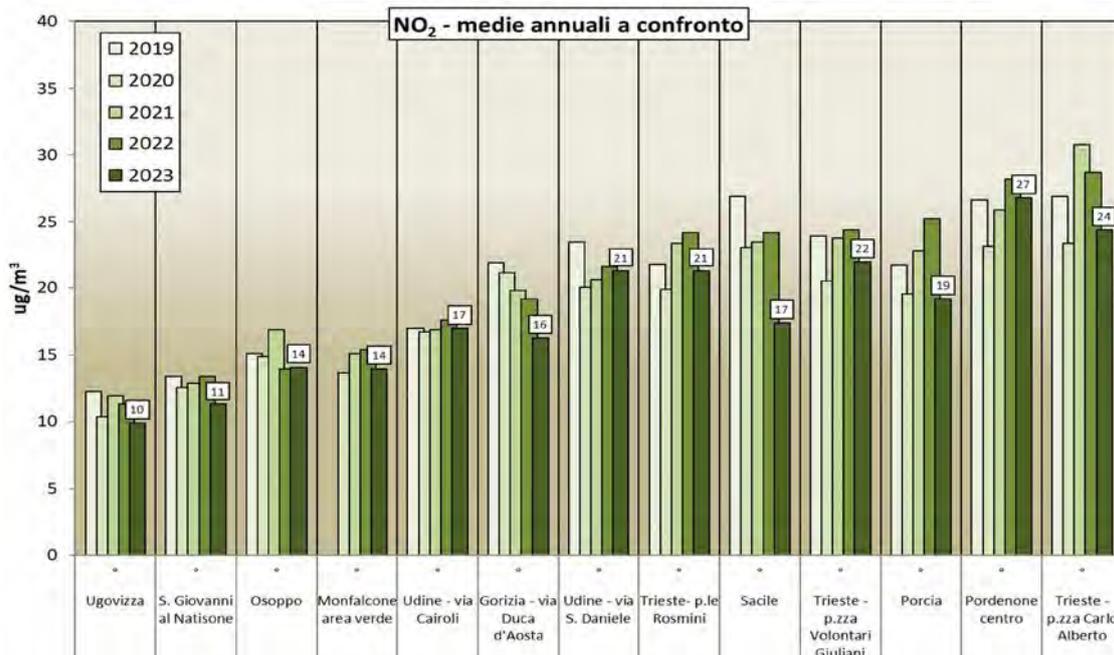
Anche nella "Relazione sulla qualità dell'aria Fiume Veneto vs Conurbazione Pordenone-Porcia", sempre a cura di ARPA FVG, riguardante la zona di prossimità all'ambito di piano, sono espresse le medesime conclusioni: *"Il monossido di carbonio (CO) è risultato, come atteso, ben al di sotto del limite di legge (2 mg/m³ vs 10 mg/m³)"*

Ossidi di Azoto (monossido NO e biossido di azoto NO₂)

La sigla NO_x indica genericamente i due più importanti ossidi di azoto per quanto riguarda l'inquinamento: l'ossido di azoto NO e il biossido di azoto NO₂. Il primo si forma per reazione dell'azoto contenuto nell'aria con l'ossigeno atmosferico in processi che avvengono ad elevata temperatura ed in special modo durante le combustioni. Una volta formatosi, l'ossido di azoto, interagendo con l'ossigeno durante il processo di raffreddamento dei fumi, sempre in eccesso in un processo di combustione, si trasforma parzialmente in biossido di azoto con formazione di un miscuglio dei due ossidi chiamato NO_x (NO+NO₂).

Il biossido di azoto secondo studi tossicologici sperimentali, in concentrazioni superiori a 200 µg/m³, anche per brevi esposizioni, ha effetti tossici. Per quanto riguarda gli effetti sull'ambiente, gli ossidi di azoto concorrono alla formazione di piogge acide.

Fig.5.2 - Relazione sulla qualità dell'aria nella Regione FVG(2023) – Valori medi annui.



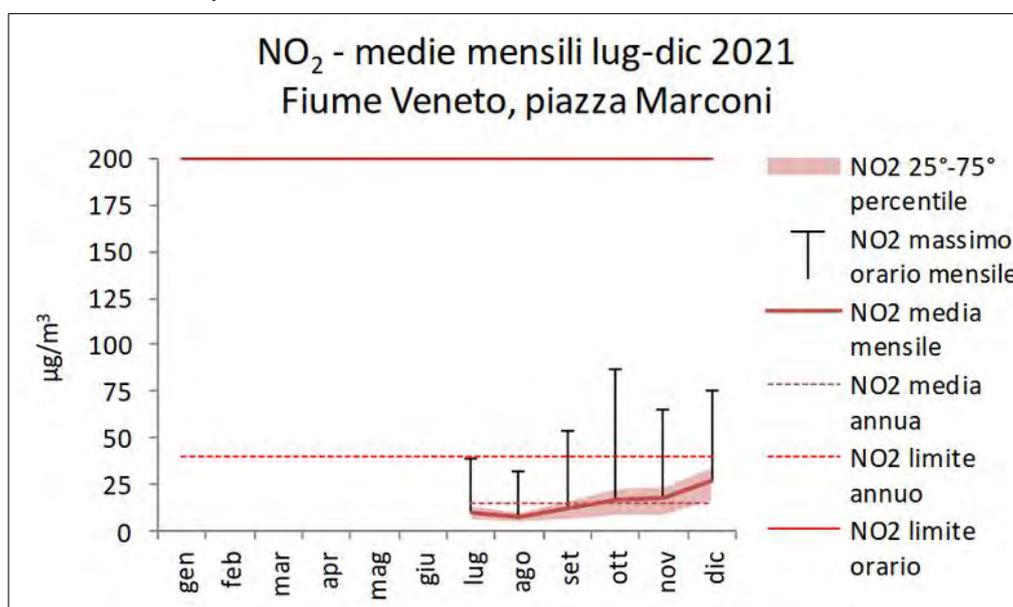
Dal grafico nella figura 5.2 si rilevano i dati territorialmente più prossimi di Pordenone e Porcia dai quali emerge nell'ultimo anno una media annua pari a rispettivamente 27 e 19µg/m³. Il dato più vecchio della "Relazione sulla qualità dell'aria Fiume Veneto vs Conurbazione Pordenone-Porcia(ARPA 2021)" seppure su base semiannuale in ambito territoriale altrettanto prossimo riporta una media ancor inferiore (fig.5.3).

In termini generali dalla *Relazione sulla qualità dell'aria nella Regione*

FVG”(2023) emerge che “nel 2023 non si sono registrati superamenti dei limiti di legge e,[...], le concentrazioni medie annue di NO₂ sono diminuite rispetto al 2022 probabilmente a seguito delle condizioni meteo che hanno favorito un maggiore rimescolamento in atmosfera promuovendo la dispersione dell'inquinante.

Le conclusioni dello studio su Fiume Veneto e la conurbazione pordenonese (seppure per un periodo di indagine limitato e meno recente (luglio-dicembre 2021) riportano che le concentrazioni sono pari a circa la metà dei limiti di legge (media annua: circa 21 µg/m³ 40 µg/m³; massimo orario: circa 113 µg/m³ vs 200 µg/m³), in conformità a quanto rilevato in precedenza. A Fiume Veneto la media NO₂ risulta pari a 15 µg/m³).

Fig.5.3 - Relazione sulla qualità dell'aria Fiume Veneto vs Conurbazione Pordenone-Porcia – Valori medi.



Materiale particolato (PM₁₀ e PM_{2.5})

Con il termine **particolato** (particulate matter, PM) o **polveri totali sospese** (PTS) si fa riferimento a una miscela di sostanze, organiche ed inorganiche, di dimensioni tra qualche nanometro e decine/centinaia di micrometri. In esso si trovano sostanze silicee di varia natura, sostanze vegetali, composti metallici, fibre tessili naturali e artificiali, sali, elementi come il carbonio o il piombo, ecc. La fonte di questo inquinante, per ciò che riguarda il traffico veicolare è dovuta alla combustione dei motori diesel e benzina, ma anche all'erosione del manto stradale, al materiale di distacco da freni e pneumatici dei veicoli. I danni per la salute riconducibili a questo inquinante si traducono in patologie cardiovascolari, delle vie respiratorie e dell'apparato riproduttivo. In aggiunta il particolato può

fungere da veicolo di trasporto di sostanza tossiche nell'organismo umano attraverso le vie respiratorie.

Per il PM10 il limite stabilito dalla normativa è di 50 µg/m³; valore medio giornaliero che non deve essere superato per più di 35 volte in un anno per considerare l'aria salubre e di 4050 µg/m³, valore medio annuo da non superare.

Secondo la Relazione sulla qualità dell'aria nella Regione FVG-2023 si desume una tendenza generale alla riduzione del numero di superamenti dei limiti di legge delle concentrazioni giornaliere, rispetto agli anni precedenti. In particolare il dato della stazione di Morsano al Tagliamento riporta 25 superamenti nel 2023 contro i 25 dell'anno precedente, e a Pordenone gli sforamenti ammontano a 26 contro i 17 dell'anno precedente.

Per questo inquinante è possibile fare riferimento anche allo studio *“Relazione sulla campagna di monitoraggio del Pm10 e PM2.5 condotta a San Vito al Tagliamento”*(ARPA FVG -2022) in cui le rilevazioni effettuate a S. Vito al Tagliamento da agosto 2021 a marzo 2022, vengono messe a confronto con quelle di Pordenone e Morsano al Tagliamento. Quanto emerge è una sostanziale similitudine tra le concentrazioni di PM10 rilevate a San Vito al Tagliamento e a Morsano al Tagliamento con una leggera maggiore presenza di polveri a San Vito al Tagliamento. Entrambi questi siti risultano inoltre leggermente più polverosi rispetto al sito di Pordenone (fig. 5.4).

Fig.5.4 - Relazione sulla campagna di monitoraggio del Pm10 e PM2.5 condotta a San Vito al Tagliamento”(ARPA FVG -2022)

Consuntivo complessivo della campagna di monitoraggio riportante le concentrazioni medie di tutte le rilevazioni di PM10 espresse in microgrammi al metro cubo per le diverse stazioni prese in considerazione e, tra parentesi, il numero di giorni con superamento della soglia giornaliera di legge ² .			
PM10	San Vito al T.	Morsano al T.	Pordenone
CON outlier	33 (35)	30 (21)	26 (10)
SENZA outlier	32 (31)	30 (21)	26 (10)

* il dato riguarda il solo periodo di indagine agosto 2021- marzo 2022.

Dalla comparazione dei dati della centralina di Morsano al Tagliamento il numero di superamenti nei due studi, ponderato al periodo di indagine, emerge una tendenza al miglioramento.

Per quanto riguarda il PM2.5 il limite di legge è stabilito a 20 µg/m³ di media annua. Dalla *“Relazione sulla qualità dell'aria nella Regione FVG-2023”* il profilo resta sostanzialmente simile a quello registrato negli anni precedenti con un andamento di sostanziale stabilità e, in nessuna stazione di monitoraggio del FVG risulta superato il limite di legge.

Fig.5.6 - Relazione sulla campagna di monitoraggio del Pm10 e PM2.5 condotta a San Vito al Tagliamento (ARPA FVG -2022)

Consuntivo complessivo della campagna di monitoraggio riportante le concentrazioni medie di tutte le rilevazioni di PM2.5 espresse in microgrammi al metro cubo per le diverse stazioni prese in considerazione ³ .			
PM2.5	San Vito al T.	Morsano al T.	Pordenone
media periodo	23	---	19

Il dato del particolato PM2.5 nella *Relazione sulla campagna di monitoraggio del PM10 e PM2.5 condotta a San Vito al Tagliamento* mentre per Morsano al Tagliamento non viene rilevato.

Ozono (O3)

L'Ozono è un gas naturale presente nell'atmosfera terrestre tra i 15 e i 50 km di altitudine. Quando si trova nella troposfera a contatto con altre sostanze inquinanti crea delle reazioni complesse e si trasforma in un agente inquinante per questo è considerato un inquinante indiretto. Tra le sostanze che principalmente inducono reazioni troviamo i composti organici volatili e gli ossidi di azoto. L'ozono è una sostanza ossidante e aggredisce le vie respiratorie, determinando l'insorgere di patologie respiratorie.

Per l'Ozono i limiti di legge sono il valore obiettivo a lungo termine per la protezione della salute umana pari a 120 µg/m³ come media massima giornaliera calcolata su 8 ore nell'arco di un anno civile ed il valore obiettivo per la protezione della salute umana pari a 120 µg/m³ come massima media giornaliera calcolata su 8 ore da non superare più di 25 giorni per anno civile come media su 3 anni.

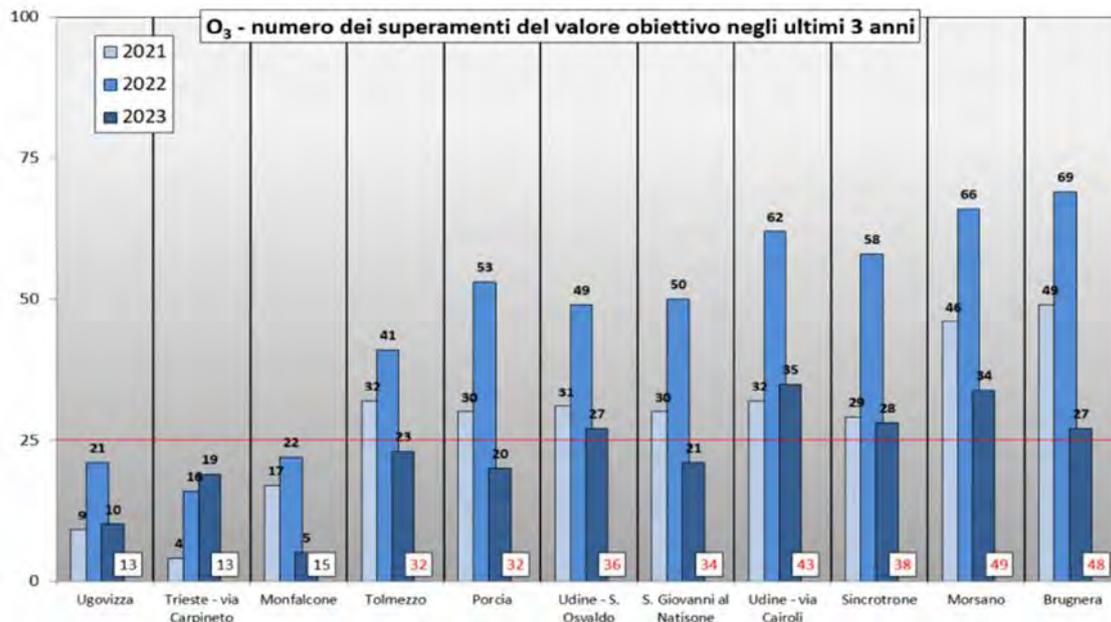
Come riportato nella relazione di ARPA FVG: *“Nel 2023 su tutta la regione si è registrata una riduzione dei superamenti del valore obiettivo per la protezione della salute umana rispetto al 2022, anno in cui le condizioni meteo (alte temperature e siccità) ed alcuni eventi locali quali gli incendi occorsi nel mese di luglio 2022 sul Carso hanno determinato elevate concentrazioni di ozono.*

L'andamento interannuale di questo inquinante secondario è fortemente influenzato dalle condizioni meteorologiche dell'anno considerato e pertanto non si osserva un trend ben definito sul lungo periodo.” (fig.5.7)”

Dall'analisi degli studi di ARPA FVG non emergono particolari criticità riguardanti gli inquinanti di più stretta relazione con il traffico veicolare. Se fatta eccezione per l'Ozono (O3) lo stato la qualità dell'aria restituisce un quadro di stabilità o tendenza al miglioramento. Riguardo all'Ozono, per quanto l'incidenza del traffico veicolare concorra per circa il 20% (fonte INEMAR) del totale di questo inquinante, risulta difficile per la complessità delle reazioni chimico-fisiche di questo gas ricondurne le oscillazione in modo diretto all'andamento del traffico veicolare.

In conclusione il Biciplan del Comune di S. Vito al Tagliamento interviene in un contesto privo di criticità specifiche riguardanti la componente aria. Viepiù che il piano, per sua stessa natura, interviene a favore del miglioramento della qualità dell'aria introducendo provvedimenti di fluidificazione e moderazione del traffico e provvedimenti in favore della mobilità ciclistica entrambi orientati ad una riduzione delle emissioni inquinanti da parte dei veicoli a motore.

Fig.5.7 - Relazione sulla qualità dell'aria nella Regione FVG(2023)- Superamenti del valore obiettivo.



6. IL PIANO E LE COMPONENTI AMBIENTALI

Per verificare la presenza di possibili effetti negativi sui singoli temi ambientali, riconducibili ai provvedimenti di piano, è stata elaborata una matrice riassuntiva (vedi tabella 6.1) di confronto tra le singole misure, ritenute significative, e i temi o componenti ambientali fondamentali:

- aria
- acqua
- suolo e sottosuolo
- flora, fauna e biodiversità
- paesaggio
- urbanistica
- rumore
- cultura
- servizi alla persona

Nella composizione della matrice i provvedimenti di piano sono stati accorpati per argomento ed incrociati con i singoli temi ambientali sopra elencati in elenco.

Dalla disamina dei temi o componenti ambientali fondamentali, non si sono riscontrati effetti significativi riconducibili ai contenuti di piano.

Tabella 6.1. Matrice di confronto tra i contenuti di piano e i singoli temi ambientali

	ARIA	ACQUA	SUOLO E SOTTOSUOLO	FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ	PAESAGGIO	URBANISTICA	RUMORE	CULTURA	SERVIZI ALLA PERSONA
Classificazione funzionale	Incremento della qualità negli spazi urbani , tramite riduzione traffico “improprio”	Non pertinente	Non pertinente	Non pertinente	Incremento della qualità dei borghi e centri storici, derivata da riduzione del traffico “improprio”	Maggiore coerenza della rete viaria e le rispettive aree urbane attraversate	Migliorativo per uso razionale della rete viaria	Non pertinente	Non pertinente
La rete della mobilità ciclabile	Incentivazione della mobilità ciclistica e riduzione del traffico motorizzato	Non pertinente	Non significativo in termini di consumo di suolo ed impermeabilizzazione	Non pertinente	Non significativo in termini di impatto sul paesaggio. Positivo in termini di fruizione del paesaggio (itinerario del Tagliamento) e altri valori paesaggistici e culturali	Incremento di dotazione infrastrutturale e lineare ed aree di sosta dedicate	Riduzione del rumore generato dal traffico motorizzato	Non pertinente	Migliore accessibilità ai centri urbani
Gli interventi puntuali sulla rete viaria	Promozione della mobilità sostenibile e riduzione del traffico motorizzato	Non pertinente	Non pertinente	Non pertinente	Riduzione del traffico di attraversamento e opportunità di riqualificazione urbana e incremento dell’arredo urbano	Ridefinizione di tratti viari ed intersezioni con opportunità di riqualificazioni e di spazi urbani	Riduzione del rumore , limitando il traffico “improprio”	Non pertinente	Migliore accessibilità ai centri urbani
L’individuazione dei possibili punti di interscambio modale con i sistemi di trasporto pubblico	Incentivazione della mobilità ciclistica e riduzione del traffico motorizzato	Non pertinente	Non pertinente	Non pertinente	Riduzione del traffico veicolare motorizzato privato e migliore fruizione dei valori del paesaggio	Opportunità di riqualificazioni e urbana	Riduzione del rumore generato dal traffico motorizzato	Non pertinente	Miglioramento del servizio intermodale, finalizzato in particolare ai pendolari

7. PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI

Gli impatti attesi, ancorché di natura positiva, saranno determinati dalle modalità di recepimento dei provvedimenti a livello comunale. I provvedimenti di piano, per loro natura hanno complessivamente caratteristiche di reversibilità.

8. CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI

Il piano non determina impatti che accrescano quelli eventualmente derivanti da altri piani. Non è quindi ipotizzabile un carattere cumulativo degli impatti.

9. NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI IMPATTI

Il piano non determina impatti che condizionino i territori appartenenti agli Stati confinanti. Non è quindi ipotizzabile una natura transfrontaliera degli impatti.

10. RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE

Dall'analisi dei contenuti di piano non si riscontrano scelte progettuali in grado di generare rischi per la salute umana e per l'ambiente. Al contrario, il piano è finalizzato al miglioramento della salute umana, attraverso l'incremento della sicurezza stradale e l'incentivazione indiretta all'uso della bicicletta mediante il potenziamento della rete ciclabile. Non sono ipotizzabili rischi per l'ambiente derivabili dalle scelte di piano.

11. ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI

Le scelte di piano sono limitate al territorio Comunale. È fisiologico considerare un'interrelazione delle azioni di piano sulla rete viaria con la viabilità dei Comuni limitrofi, che in ogni caso viene valutata poco significativa e comunque migliorativa in termini di promozione della mobilità sostenibile.

12. VALORE E VULNERABILITÀ DELL'AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA

Il piano interviene sulla rete viaria esistente e su sedimi stradali "agricoli". Non si rilevano ambiti di particolare valore o vulnerabilità interessati dai provvedimenti di piano. Il piano in ogni caso interviene sulle aree di maggiore sensibilità, recependo le previsioni già definite dai piano sovraordinati.

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

Nel territorio comunale di S. Vito al Tagliamento, è parzialmente compreso il sito appartenenti alla Rete Natura 2000 (fig.13):

- ZSC Bosco Torrate - IT3310012 il quale dista circa 1,8 km dall'itinerario di piano più prossimo;

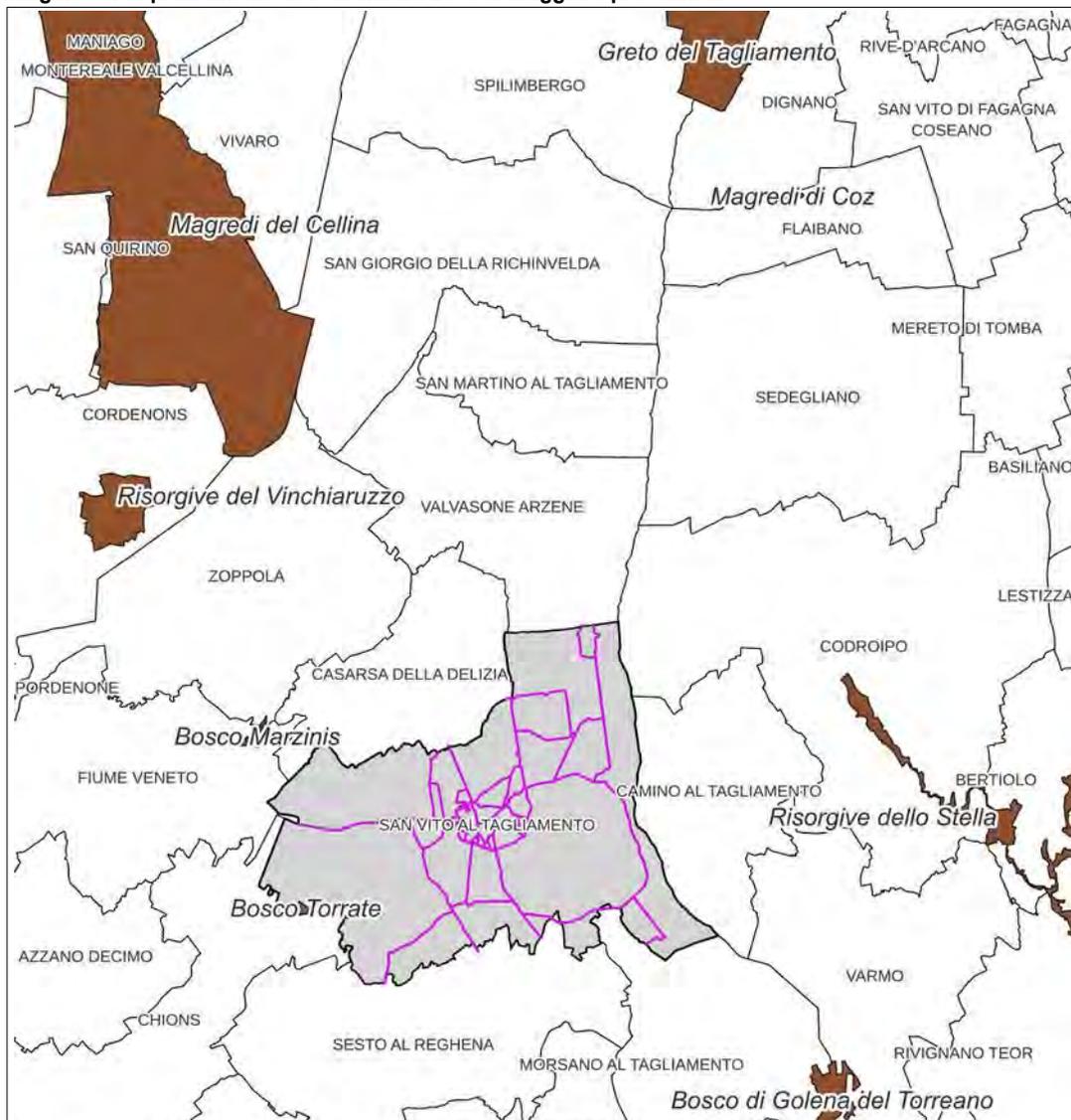
Esternamente al territorio comunale sono presenti i siti appartenenti alla Rete Natura 2000 (fig.13):

- ZSC Bosco Marzinis – IT3310011, la cui porzione più prossima si trova nel Comune di Fiume Veneto e dista oltre 1,1 km dal confine comunale di S. Vito al Tagliamento;
- ZSC Magredi del Cellina - IT3310009 la cui porzione più prossima si trova nel Comune di Zoppola e dista oltre 7,5 km dal confine comunale di S. Vito al Tagliamento;
- ZSC Risorgive del Vinchiaruzzo, nel Comune di Cordenons che dista oltre 7 km al confine comunale di S. Vito al Tagliamento;
- ZSC Greto del Tagliamento – IT3310007, la cui porzione più prossima si trova nel Comune di Spilimbergo e dista oltre 13,7 km dal confine comunale di S. Vito al Tagliamento;
- ZSC Risorgive dello Stella – IT3320026, la cui porzione più prossima si trova nel Comune di Codroipo e dista oltre 5,2 km dal confine comunale di S. Vito al Tagliamento;

- ZSC Bosco di Golena del Torreano – IT3320030, la cui porzione più prossima si trova nel Comune di Morsano al Tagliamento e dista oltre 4,1 km dal confine comunale di S. Vito al Tagliamento;
-
- ZSC Magredi di COZ – IT3320024, la cui porzione più prossima si trova nel Comune di Flaibano e dista oltre 11,7 km dal confine comunale di S. Vito al Tagliamento;

Il Piano della Mobilità Ciclistica Comunale in oggetto interviene sulla rete viaria esistente e non interviene su aree incluse o che intersecano zone protette appartenenti alla Rete Natura 2000. Per la tipologia e localizzazione degli interventi, ovvero riorganizzazione della rete esistente e riqualificazione di tratti o intersezioni stradali esistenti, è possibile inoltre escludere eventuali interferenze con siti protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale presenti nei territori vicini.

Immagine 13. Inquadramento dei siti Natura 2000 di maggiore prossimità.



CONCLUSIONI

Sulla base dei contenuti del Biciplan del Comune di S. Vito al Tagliamento e delle valutazioni del presente rapporto preliminare, redatto in conformità a quanto previsto nell'allegato I della parte II del D.Lgs. 152/2006, considerato che:

- il piano ha natura di piano di settore, subordinato al Piano Regolatore Generale Comunale;
- il piano interviene unicamente sulla rete esistente e non prevede la realizzazione o soppressione di tratti viari e non determina la trasformazione di destinazione urbanistica di aree;
- il piano non definisce il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, II-bis, III e IV del D.Lgs. 152/2006, concernente la valutazione di impatto ambientale (con riferimento all'art. 6, comma 2, lettera a) del Decreto e s.m.i.);
- il piano non ha impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale (ZPS) per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria, attualmente zone speciali di conservazione (ZSC), per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica (con riferimento all'art. 6, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 152/2006);

si conclude che

il Biciplan del Comune di S. Vito al Tagliamento non produce potenziali effetti significativi sull'ambiente, pertanto non si ritiene necessario assoggettare lo stesso a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), come definita negli articoli da 13 a 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i..