



noVAS

BICIAN PLAN COMUNALE di CORMONS

Relazione di verifica di assoggettabilità a
Valutazione Ambientale Strategica

COMMITTENTE:

Comune di Cormons

INCARICO:

Redazione del Biciplan comunale di Cormons (art. 9, L.R. 8/2018)
CUP: C32C21001520006 – CIG: Z27330947D

PROGETTISTI INCARICATI:

ATP (registrata in data 10/11/2021, n. 23339, serie 1T – Udine)

Capogruppo mandatario:

arch. Barbara Motta

ordine degli architetti pianificatori
paesaggisti e conservatori
della provincia di udine
Barbara Motta
motta barbara
albo sez. A/a n. 1339
architetto

arch. Marilena Motta

ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di udine
Marilena Motta
motta marilena
albo sez. A/a n. 1256
architetto

Mandanti:

arch. Gianpiero Iurig

ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di udine
Gianpiero Iurig
gianpiero iurig
albo sez. A/a - numero 1943
architetto

pianif. terr. Alberto Fabio

ordine degli architetti
pianificatori paesaggisti
e conservatori della
provincia di udine
Alberto Fabio
alberto fabio
albo sez. A/b - numero 1934
pianificatore

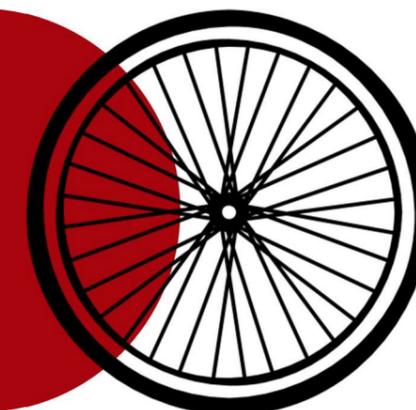
Collaboratori:

Alessandro Armellini

studio a2r
architetti associati

STUDIO A2R - Barbara Motta e Marilena Motta
Architetti Associati
c.f./p. IVA 02913600306
via Ciro di Pers 4/d - 33100 Udine
tel. 0432-1510629
www.studioa2r.it
architetti@studioa2r.it - studio.a2r@pec.it

6/06/2022



INDICE

1	PREMESSA.....	1
2	RIFERIMENTI NORMATIVI.....	1
3	AMBITO DI INTERVENTO.....	2
4	OBIETTIVI.....	2
5	CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO.....	3
6	PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....	3
7	VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI.....	7
7.1	Rete Natura 2000.....	7
7.2	Aree di rilevante interesse ambientale (ARIA).....	7
7.3	Prati stabili.....	8
7.4	Zone di interesse paesaggistico secondo il PRGC.....	8
8	ASSETTO IDROGEOLOGICO.....	9
9	GEOLOGIA.....	9
10	CLIMA.....	9
11	PIOVOSITÀ.....	10
12	QUALITÀ DELL'ARIA.....	10
13	QUALITÀ DELLE ACQUE.....	11
13.1	Acque superficiali.....	11
13.2	Acque sotterranee.....	11
14	INQUINAMENTO ACUSTICO ED ELETTROMAGNETICO.....	11
15	STRATEGIE E AZIONI DEL BICIPLAN.....	12
16	CONTENUTI DEL BICIPLAN.....	14
17	PROBLEMI AMBIENTALI DELLE MODIFICHE INTRODOTTE.....	16
17.1	Cod. 0 - It. cicl. anello urbano di Cormons.....	18
17.2	Cod. 1 - It. cicl. piazza Marconi-polo sportivo.....	18
17.3	Cod. 2 - It. cicl. via Ara Pacis-zona industriale.....	18
17.4	Cod. 3 - It. cicl. Cormons-Corona.....	18
17.5	Cod. 4 - It. cicl. Cormons-Chiopris.....	19
17.6	Cod. A - It. cicl. anello della piana del Preval.....	19
17.7	Cod. B - It. cicl. della campagna est.....	20

17.8	Cod. C - It. cicl della campagna ovest.....	20
17.9	Cod. D - It. cicl. della campagna sud.....	20
17.10	Cod. E - It. cicl. Brazzano-Ca' delle Vallade.....	21
17.11	Cod. GA - Perc. cicl. privato ad accesso libero "Girangoris".....	21
17.12	Cod. r1 - Collegamento transfrontaliero Preval-Plessiva.....	21
17.13	Cod. r2 - Collegamento transfrontaliero Preval-Medana.....	21
17.14	Cod. r3 - Raccordo est-ovest zona industriale.....	22
17.15	Cod. r4 - Raccordo via XV Aprile-via Isonzo-via Campi Nadari-via Vino della Pace.....	22
17.16	Cod. r5 - Raccordo Foro Boario-poliambulatorio-stazione.....	22
17.17	Cod. r6 - Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 3.....	22
17.18	Cod. r7 - Raccordo via Brazzano-viale Fanti del Torino.....	22
17.19	Cod. r8 - Raccordo via Gorizia-via Capriva.....	22
17.20	Cod. r9 - Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 2.....	22
17.21	Cod. r10 - Raccordo via Isonzo.....	23
18	EFFETTI DEL PIANO, CARATTERE CUMULATIVO E ASPETTI TRANSFRONTALIERI ED ESTENSIONE SPAZIALE DEGLI EFFETTI.....	23
19	INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE.....	23
20	RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE.....	23
21	EFFETTI CUMULATIVI.....	23
22	CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI - RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE.....	25
23	ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI.....	25
24	CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI.....	25
25	CONCLUSIONI.....	25



1 PREMESSA

La presente relazione di “Verifica di Assoggettabilità a VAS” del **Biciplan**, ha lo scopo di valutare le caratteristiche e gli effetti potenziali sul territorio derivanti dall’attuazione dello stesso. Il d. lgs. 4/2008 specifica all’art. 6, i piani e i programmi da sottoporre a VAS (oggetto della disciplina), e all’art. 12 norma la verifica di assoggettabilità a VAS dei piani, individuando nell’autorità competente il soggetto che esprime il provvedimento di verifica.

Il Biciplan è equiparato ai piani di settore comunali e come tale costituisce Variante di livello comunale al PRGC poiché rientra nelle disposizioni di cui all’articolo 63 sexies come previsto dalla LR 5 del 2007, art. 63 bis, c. 20.

2 RIFERIMENTI NORMATIVI

La Valutazione Ambientale Strategica o VAS è un processo di supporto alle decisioni in materia di pianificazione del territorio introdotto dalla “DIRETTIVA 2001/42/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO CONCERNENTE LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI DI DETERMINATI PIANI E PROGRAMMI SULL’AMBIENTE” il 27.06.2001. A livello nazionale le linee guida per la redazione del documento di VAS si ritrovano nel d.lgs. 03.04.2006, n. 152, recante norme in materia ambientale e in ultimo nel D.lgs. n. 128 del 29/06/2010 (ulteriori disposizioni correttive ed integrative al decreto 152/2006) che ha ulteriormente modificato e adeguato la procedura di VAS alla direttiva Comunitaria.

A livello regionale, esclusivamente per la pianificazione urbanistica comunale, i riferimenti normativi sono individuati nella L.R. n. 16 del 05.12.2008, “Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica e disciplina dell’attività edilizia e del paesaggio”, art. 4.

La VAS va applicata ai Piani e Programmi e richiede che le questioni ambientali legate alle trasformazioni ed allo sviluppo sostenibile, siano attentamente prese in considerazione contestualmente alla pianificazione. La procedura raccoglie tutte le informazioni e valutazioni e le utilizza nei successivi livelli di programmazione.

La VAS ha pertanto la funzione di affiancare e completare l’intero processo di pianificazione preordinando la sostenibilità delle trasformazioni in relazione agli aspetti ambientali, sociali ed economici durante tutto il processo di impostazione e redazione di Piani e Programmi.

In riferimento alla stesura del presente elaborato sono state considerate le indicazioni contenute nella direttiva e nel decreto di recepimento, e dei rispettivi allegati, nello specifico:

- Dir. 2001/42/CE – Allegato II
- D.lgs. 4/2008 correttivo al D.lgs. 152/2006 – Allegato I

L’allegato I al D.lgs. 4/2008 stabilisce i criteri secondo i quali un piano possieda o meno le caratteristiche per essere sottoposto a procedimento di VAS. Il presente rapporto ambientale preliminare, viene pertanto redatto in riferimento a tali criteri in modo da costituire un documento di immediata lettura per l’Autorità Competente che dovrà esprimersi al riguardo.

La presente procedura di verifica, quindi, si rende necessaria per accertare se esistono i presupposti per la redazione di una Valutazione Ambientale Strategica (artt. 13-18 del D.lgs. 152/2006).

La Verifica di assoggettabilità di un piano alla VAS viene condotta sulla base di un Documento contenente le informazioni sugli effetti significativi sull’ambiente e sulla salute (cfr. Allegato II citati Indirizzi generali): criteri

per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all’articolo 3 della Direttiva 2001/42/CE), il documento viene elaborato, sulla base della normativa sopra citata, per poter valutare:

- le caratteristiche delle aree interessate da possibili impatti dal punto di vista dei valori naturalistici e ambientali, della loro vulnerabilità, della presenza di fattori di criticità e della presenza di vincoli di salvaguardia;
- le caratteristiche del Piano dal punto di vista dei contenuti e della loro rilevanza per l’integrazione di criteri ambientali volti alla sostenibilità;
- le caratteristiche degli impatti attesi dal punto di vista dell’entità ed estensione, probabilità, frequenza, durata e reversibilità, dei loro impatti cumulativi.

Come ricordato in precedenza, la procedura di verifica preliminare, effettuata sulla base dell’allegato I del D.lgs. 4/2008 e smi, permette all’Amministrazione Comunale di valutare se l’intervento possa avere effetti significativi sull’ambiente e solo in quel caso verrà attivata la procedura di VAS.

L’allegato I al D.lgs. 4/2008, riportato di seguito, descrive i criteri atti a valutare se un piano possieda o meno le caratteristiche per essere sottoposto a procedimento di VAS.

ALLEGATO I

Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all’articolo 12.

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l’ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l’integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l’attuazione della normativa comunitaria nel settore dell’ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umana o per l’ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell’area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell’utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

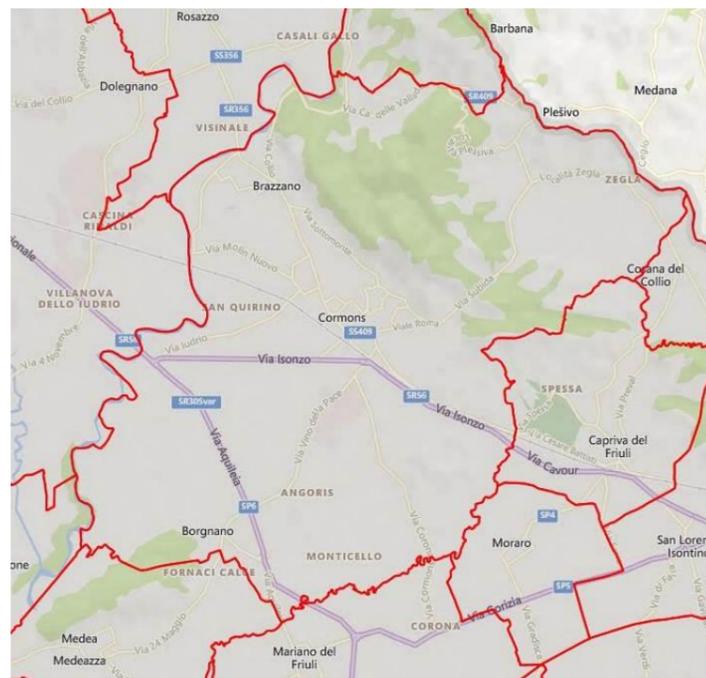
3 AMBITO DI INTERVENTO

Il BICIPLAN di Cormons interessa il Comune di Cormons nel complesso del suo territorio ma solo in riferimento alla tematica della rete ciclabile ai sensi della LR 8/2018.

È equiparato ad un piano di settore finalizzato alla disciplina e alla programmazione della rete ciclabile.



Localizzazione del comune di Cormons



Individuazione dei centri e degli assi viari principali

4 OBIETTIVI

L'obiettivo principale della nuova legge nazionale legge n. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica" è quello di "promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche."

Secondo la LR 8/2018 i macro-obbiettivi del BICIPLAN sostanzialmente sono:

- l'incremento dell'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto;
- incrementando i flussi cicloturistici;
- trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni, mediante interventi e azioni volte a favorire gli spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro;
- il contenimento dell'impatto ambientale;
- la promozione di stili di vita sani e di mobilità attiva;
- il miglioramento della salute della collettività;
- una miglior fruizione e del territorio e dei beni paesaggistici e ambientali attraverso la mobilità lenta;
- lo sviluppo di un'economia locale legata al cicloturismo.

In aggiunta a quanto già previsto dalla legge si possono rilevare anche obbiettivi specifici per l'ambito in oggetto:

- Elevazione dello standard qualitativo delle infrastrutture, creando i presupposti di piano per progettare e realizzare le opere per la mobilità ciclistica in linea con i migliori standard normativi e tecnici;
- Incentivazione dell'iniziativa privata che abbia nella mobilità ciclistica e nell'utilizzo della bicicletta il filo conduttore della propria attività;
- Diffondere fra la popolazione, con iniziative e azioni prorogate nel tempo, una mentalità diffusa favorevole all'uso della bicicletta e agli sviluppi sociali, culturali, salutari e ambientali che tale pratica può comportare.

OBIETTIVI

TARGET

incremento mobilità ciclistica quotidiana di tipo utilitaristico	<ul style="list-style-type: none"> • popolazione locale, in particolare: • studenti e scolari • lavoratori con una distanza casa-lavoro < 10 km • lavoratori con servizio intermodale treno+bici
incremento mobilità ciclistica occasionale di tipo ricreativo e turistico	<ul style="list-style-type: none"> • popolazione locale • cicloturisti italiani e stranieri
sviluppo di un'economia locale legata al cicloturismo	<ul style="list-style-type: none"> • operatori economici, privati e volontari

I contenuti del BICIPLAN COMUNALE definiti dal capitolato speciale d'appalto in base agli art. 6 e 7 della legge n. 2/2018, al D.M. MIT 4 agosto 2017 e all'art. 8, comma 3, della LR n.8/2018, sono i seguenti:

PARTE CONOSCITIVA

- indagine sul territorio per verificare lo stato attuale della mobilità ciclabile in generale, delle strutture ciclabili esistenti e dei servizi infrastrutturali collegati (mezzi pubblici+bici, aree di sosta, servizi vari ecc.);
- presa visione e l'eventuale recepimento di piani e/o progetti sovraordinati e/o subordinati al Biciplan comunale, tra cui anche lo "Studio di fattibilità relativo al Piano dei percorsi ciclopedonali dell'intero territorio comunale", redatto nel dicembre 2017;
- analisi della domanda potenziale;
- analisi dell'incidentalità legata alla mobilità ciclistica e l'individuazione delle possibili soluzioni per la loro riduzione ed eliminazione.

PARTE INFRASTRUTTURALE

- grafo della rete ciclabile dei Comuni e degli altri soggetti istituzionali (RECIC), di cui all'articolo 5 della medesima L.R. n. 8/2018, e le sue caratteristiche, quali i centri attrattori dell'area sottesa, con particolare riferimento a scuole, uffici pubblici, ospedali, aziende e gli altri centri attrattori di spostamenti pendolari sistematici;
- poli intermodali e i punti d'interscambio, presenti e da realizzare, tra trasporto pubblico locale e bicicletta;
- aree per la sosta attrezzata delle biciclette, realizzate o da realizzare, comprendenti anche servizi di ricarica per e-bike o altri supporti per i cicloturisti/cicloescursionisti;
- punti di monitoraggio dei flussi ciclistici;
- itinerari principali di collegamento con i poli attrattori e la definizione delle priorità d'intervento;
- proposta di segnaletica direzionale dedicata da inserire lungo gli itinerari individuati nella RECIC.

PARTE PROGRAMMATICA

- programma degli interventi prioritari per il completamento della rete ciclabile e delle altre attività del Piano;
- costi degli interventi e le fonti di finanziamento, pubbliche, private o miste, che si intendono attivare per la loro realizzazione;
- soggetti pubblici e privati coinvolti nella realizzazione del progetto;
- tempi previsti per la realizzazione;
- interventi di manutenzione da garantire;
- modalità di promozione, divulgazione, incentivazione, controllo e analisi della mobilità ciclabile sul territorio comunale e del Biciplan medesimo (piano di comunicazione).

5 CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO

Dal punto di vista amministrativo, il comune di Cormons rientra nel territorio dell'Ente di decentramento regionale (EDR) di Gorizia. In precedenza il comune apparteneva all'ex provincia di Gorizia ed all'ex UTI del Collio-Alto Isonzo. Il comune di Cormons è formato dal capoluogo Cormons e dalle due frazioni, Brazzano e Borgnano.

I limiti amministrativi del territorio comunale di Cormons sono definiti a ovest dal percorso del fiume Judrio, che lo divide dai comuni di Corno di Rosazzo, San Giovanni al Natisone e Chiopris Viscone, tutti situati in provincia di Udine, mentre a sud-est il limite è individuato dal torrente Versa, che funge da separazione con i comuni di Moraro e Mariano del Friuli. A sud il confine comunale si trova invece alla base del versante nord del colle di Medea situato nell'omonimo comune. A est si trovano invece i comuni di Capriva del Friuli e di San Floriano del Collio, mentre a nord si trovano Dolegna del Collio e il comune di Collio (*Brda*) in Slovenia.

L'abitato di Cormons è caratterizzato da un nucleo urbano principale, situato in posizione baricentrica rispetto al territorio comunale, e da 3 centri abitati minori, Giassico e Brazzano, situati a nord ovest del capoluogo, e Borgnano che si trova invece nella parte sud del comune, al confine con il comune di Medea. Il territorio comunale è inoltre costellato da varie piccole località sparse nelle zone agricole del comune, come ad esempio S. Quirino, Villaorba, Plessiva ecc. A sud dell'abitato di Cormons, in continuità con esso, è presente inoltre una zona urbanizzata a destinazione produttiva.

Capoluogo	Frazioni	Località
<ul style="list-style-type: none">• Cormons	<ul style="list-style-type: none">• Brazzano• Borgnano	<ul style="list-style-type: none">• Giassico,• Monte• Monticello• Novali• Plessiva• Pradis• San Quirino• Subida• Villaorba• Zegla

Il territorio comunale ha una popolazione complessiva pari a 7.233 ab. 7.233 (31-1-2022)

Il territorio comunale di Cormons si trova nella zona del Collio, adiacente alla zona dei colli Orientali del Friuli. La parte nord del comune è dunque caratterizzata dalla presenza dei colli, tra i quali il più importante è il monte Quarin. Alla base del versante sud di quest'ultimo sorge l'abitato di Cormons. La zona collinare ha un'importante valenza paesaggistica e ambientale, tant'è che in quest'area sono presenti il sito di interesse comunitario (SIC) della Valle del Rio Smiardar, nonché il bosco di Plessiva.

La zona sud invece fa di fatto parte della pianura isontina: in questa zona si trovano tutti gli insediamenti abitati principali. In tale zona il territorio è prevalentemente dedicato alle attività agricole, in gran parte vitivinicole. Dal punto di vista idrografico, oltre ai fiumi Judrio e Versa, che scorrono rispettivamente sui limiti ovest e est del territorio comunale, non sono presenti altri corsi d'acqua rilevanti.

6 PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

Oltre agli strumenti di pianificazione specifici sulla ciclabilità precedentemente elencati è opportuno fare riferimento al *Piano paesaggistico regionale del Friuli Venezia Giulia* (PPR FVG) entrato in vigore il 10 maggio 2018.

Il piano paesaggistico, redatto in attuazione al *Codice dei beni culturali e del paesaggio* e della *Convenzione europea del paesaggio*, tratta la rete della mobilità lenta (ciclovie, cammini e percorsi panoramici) come sistema di fruizione privilegiato dei beni paesaggistici.

“La mobilità lenta ricopre un ruolo essenziale nel contesto della pianificazione paesaggistica. Nel PPR del Friuli Venezia Giulia, la mobilità lenta è strumento di connessione con le altre due reti strategiche del piano, la Rete dei beni culturali e la Rete ecologica.

[...]

Specificamente, la Rete della mobilità lenta nel PPR del Friuli Venezia Giulia si propone i seguenti macro-obiettivi.

1. Favorire la riconoscibilità dei diversi paesaggi regionali attraverso la messa in rete delle varie modalità di mobilità lenta e la connessione con le componenti ambientali e storico-culturali, ricomponendo visioni organiche dei quadri paesaggistici alle diverse scale.
2. Favorire l'accesso diffuso e la fruizione sostenibile dei paesaggi regionali incentivando lo sviluppo integrato delle diverse modalità di mobilità lenta, anche a scala transregionale, e contribuendo a realizzare quello che si va sempre più delineando come “diritto al paesaggio”.
3. Favorire la valorizzazione della rete minuta di viabilità rurale e il recupero di infrastrutture di comunicazione dismesse, promuovendone la conservazione e riducendo il consumo di suolo.
4. Sostenere il processo di sensibilizzazione della popolazione rispetto al paesaggio, al suo valore identitario e alla sua tutela, secondo quanto raccomandato dalla CEP - Convenzione Europea del Paesaggio, art. 6.
5. Valorizzare l'accessibilità lenta al paesaggio, anche in funzione di uno sviluppo turistico-ricreativo sostenibile.”

(Estratto doc. E3 *Scheda della rete della mobilità lenta*, PPR FVG)

Il PPR individua un sistema regionale della mobilità lenta costituito da una serie di direttrici (quattro primarie, sette secondarie), che attraversano gli ambiti del territorio regionale caratterizzati da maggior valore di fruizione naturalistico-culturale paesaggistica. Le quattro direttrici primarie sono: Alpe Adria, Pedemontana, Adriatica, Tagliamento; le quattro direttrici secondarie sono: anello carnico, val Cellina, magredi, Colline moreniche, Udine-Natisone, Livenza-Isonzo, Basso Isonzo.

Il territorio del comune di Cormons è interessato dalla direttrice n. 2 Pedemontana che attraversa tutta la regione disegnando un grande arco ovest-est, da Sacile fino al Collio, sviluppandosi lungo il previsto percorso della ciclovia FVG 7 del Livenza e ciclovia FVG 3 Pedemontana e del Collio, facenti parte della RECIR.

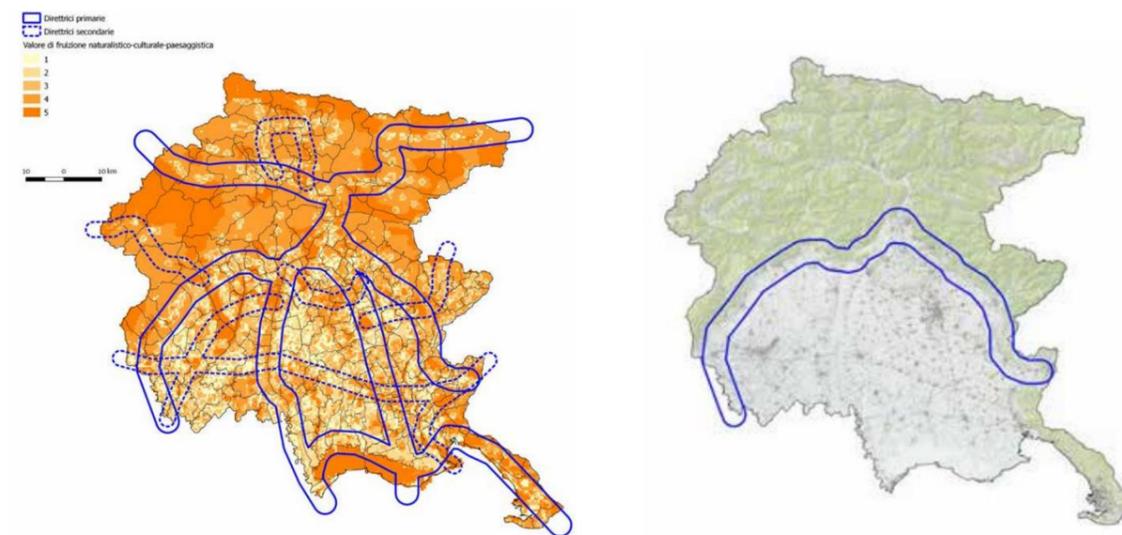
La direttrice Pedemontana interessa i seguenti ambiti di paesaggio: “Bassa e Alta Pianura pordenonese”, “Pedemontana occidentale”, “Anfiteatro morenico”, “Alta pianura friulana ed isontina” e infine, per quanto riguarda il territorio di nostro interesse, “Valli orientali e Collio”.

La direttrice Pedemontana include inoltre cinque nodi di intermodalità di primo livello (Gorizia, Cormons, Cividale, Gemona del Friuli e Sacile) e tre nodi di secondo livello (Tarcento, Maniago e Aviano).

Alla componente principale ciclabile si aggiungono percorsi escursionistici (che riguardano soprattutto il lato verso monte della direttrice) e i grandi cammini che intersecano la direttrice in più punti in direzione nord-sud. La direttrice funge anche da connettore di altre componenti secondarie, come percorsi tematici e strade panoramiche (a traffico veicolare aperto), di grande valore paesaggistico.

La direttrice Pedemontana ha infine un ruolo chiave nella connessione del sistema regionale della mobilità lenta con la Slovenia sia nell'area di Gorizia sia, in maniera più diffusa, nel Collio e nei dintorni di Cividale del Friuli e Cormons (dove sono già attivi progetti transfrontalieri di mobilità lenta, come BIMOBIS).

Nel suo sviluppo a est la direttrice Pedemontana connette aree ad alto valore naturalistico-ambientale.



Estratto dal PPR FVG: direttrici primarie e secondarie della mobilità lenta e valori di fruizione naturalistica-culturale-paesaggistica
 Estratto dal PPR FVG: direttrice 2 Pedemontana

Gli indirizzi strategici e progettuali individuati dal PPR per la direttrice 2 Pedemontana sono i seguenti (se ne riporta un estratto relativo alle parti di interesse per il territorio in esame):

“1. La fruizione lenta dei beni culturali e paesaggistico ambientali lungo la direttrice Pedemontana passa attraverso il completamento, il rafforzamento, la dotazione di servizi e la messa in rete dei percorsi esistenti.

In particolare è necessario:

- completare la ciclovia Pedemontana e del Collio ReCIR FVG 3 e realizzare la ciclovia del Livenza FVG 7 (incluse eventuali opere di connessione con altri percorsi a scala locale o d'ambito), con la dovuta attenzione alla qualità storico-culturale e naturalistico-ambientale del contesto;
- dotare le ciclovie FVG 3 e FVG 7 di servizi ai fruitori (punti di ristoro e di alloggio, riparazione biciclette), recuperando ove possibile edifici e strutture dismesse (es. case cantoniere, stazioni ferroviarie);
- prevedere adeguata cartellonistica informativa e indicazioni relative ai beni culturali e paesaggistico-ambientali attraversati o raggiungibili dalla ciclovia;
- valorizzare le connessioni con le vallate laterali alla direttrice [nдр: valle del Iudrio nell'ambito di nostro interesse];
- rafforzare l'interazione tra i diversi cammini che si agganciano alla direttrice;
- valorizzare i percorsi campestri ed interpoderali, le strade a bassa densità di traffico, i percorsi tematici e le strade panoramiche connesse alla direttrice per una fruizione più capillare e completa del paesaggio anche lungo i diversi percorsi che vi confluiscono.
- nei tracciati a contatto visivo con strutture artificiali impattanti (impianti tecnologici, aree industriali, infrastrutture “dure”) prevedere la schermatura del percorso con elementi naturali lineari (siepi, alberature);

2. All'interno delle strategie per il rafforzamento dell'intermodalità è necessario:

- aumentare la dotazione di servizi di intermodalità (via bus, treno e TPL) nei nodi già esistenti lungo tutto il tracciato della direttrice, prevedendone una adeguata comunicazione;

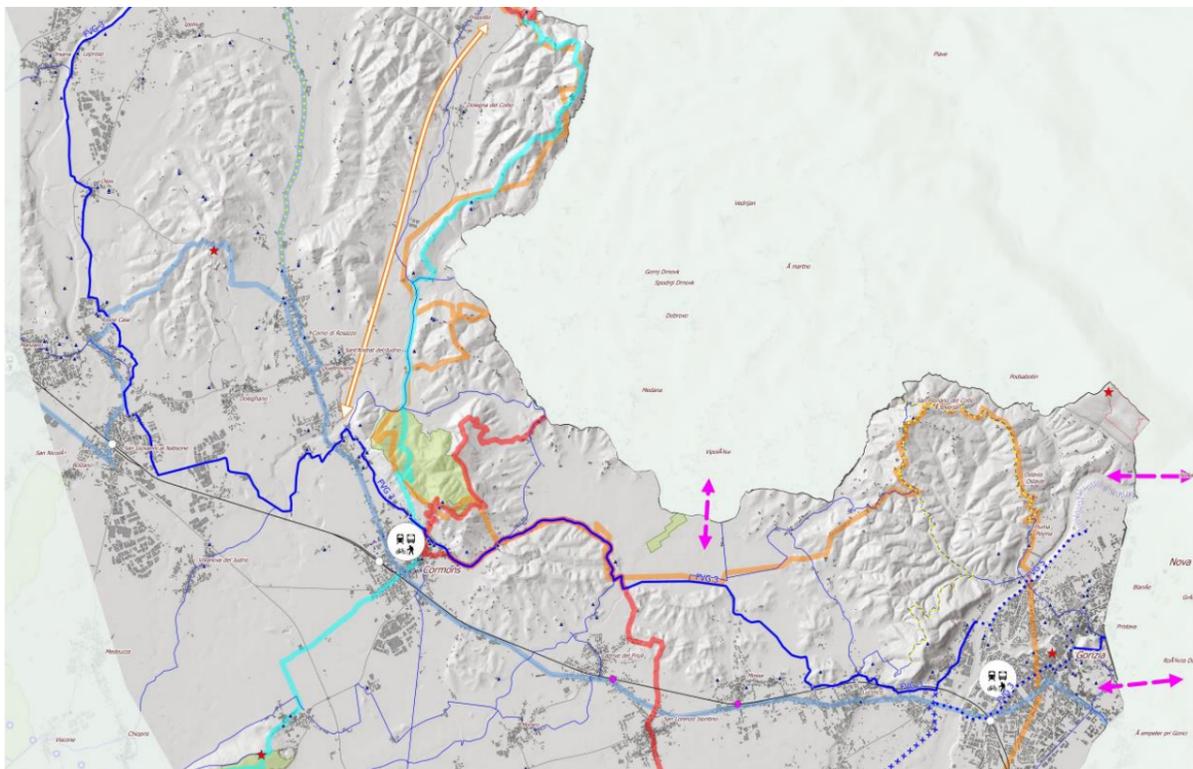
3. Elementi fondamentali di attenzione nella progettazione di percorsi nuovi o segmenti da completare consistono nel:

- utilizzare il più possibile la rete esistente di strade bianche, vicinali e interpoderali per contenere il consumo di suolo e consentire una fruizione capillare del paesaggio;
- rispettare le aree sensibili, sia ambientali (aree naturali, zone umide ecc.) che culturali (siti storici) interessate dai percorsi.”

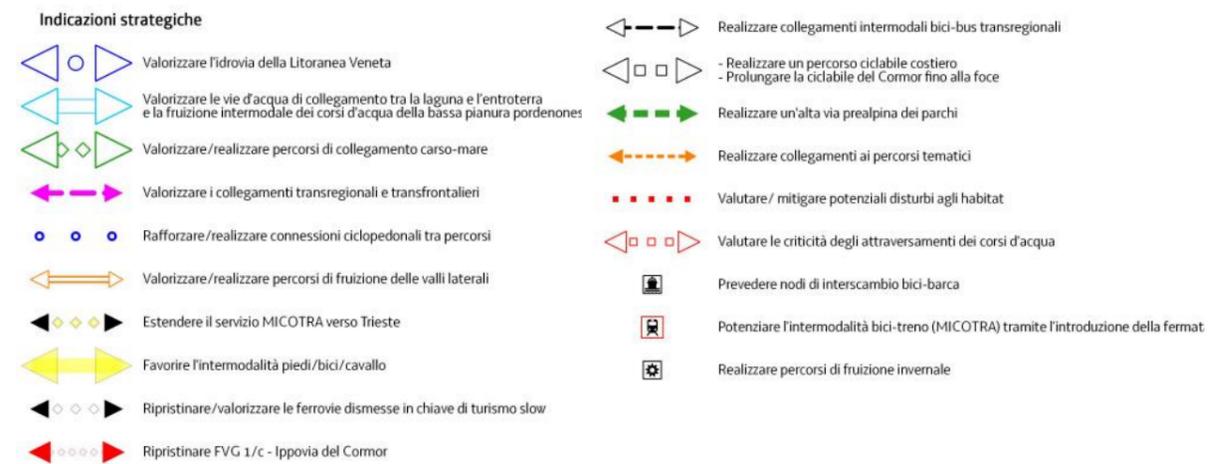
(Estratto PPR FVG)

La direttrice 2 Pedemontana interseca in prossimità del territorio di riferimento del presente piano le direttrici secondarie direttrice Livenza-Isonzo e direttrice Basso Isonzo.

Per entrambe le suddette direttrici secondarie il PPR indica tra gli indirizzi strategici l'indicazione di ripensare le infrastrutture esistenti inutilizzate orientandole alla mobilità lenta, con particolare riferimento al sedime della linea ferroviaria mai realizzata Cormons-Redipuglia, che consentirebbe un collegamento naturale di queste due direttrici secondarie con i paesaggi del Collio.



Estratto allegato alla Scheda della Mobilità lenta ML8 – Direttrice 2 Pedemontana 3.3, PPR FVG



Estratto allegato alla Scheda della Mobilità lenta ML8 – Direttrice 2 Pedemontana 3.3 – legenda, PPR FVG



Estratto allegato alla Scheda della Mobilità lenta ML8 – Direttrice 2 Pedemontana 3.3 – legenda, PPR FVG

Con riferimento specifico al comune di Cormons, nella rete della mobilità lenta vengono individuate dal PPR:

- per i percorsi ciclabili, ciclovia FVG 3 Pedemontana e del Collio;
- per i cammini: cammino Alpe Adria (AAT), cammino Celeste, via Alpina itinerario giallo e Via delle Abbazie.

A questo proposito si segnala che il territorio comunale risulta interessato anche dalle tappe A20 e A21 del sentiero Italia (SI) del CAI che ricalca in parte i cammini suindicati ma che non viene specificatamente mappato nel PPR, probabilmente perché recuperato e segnalato nel 2018, a piano ormai concluso.

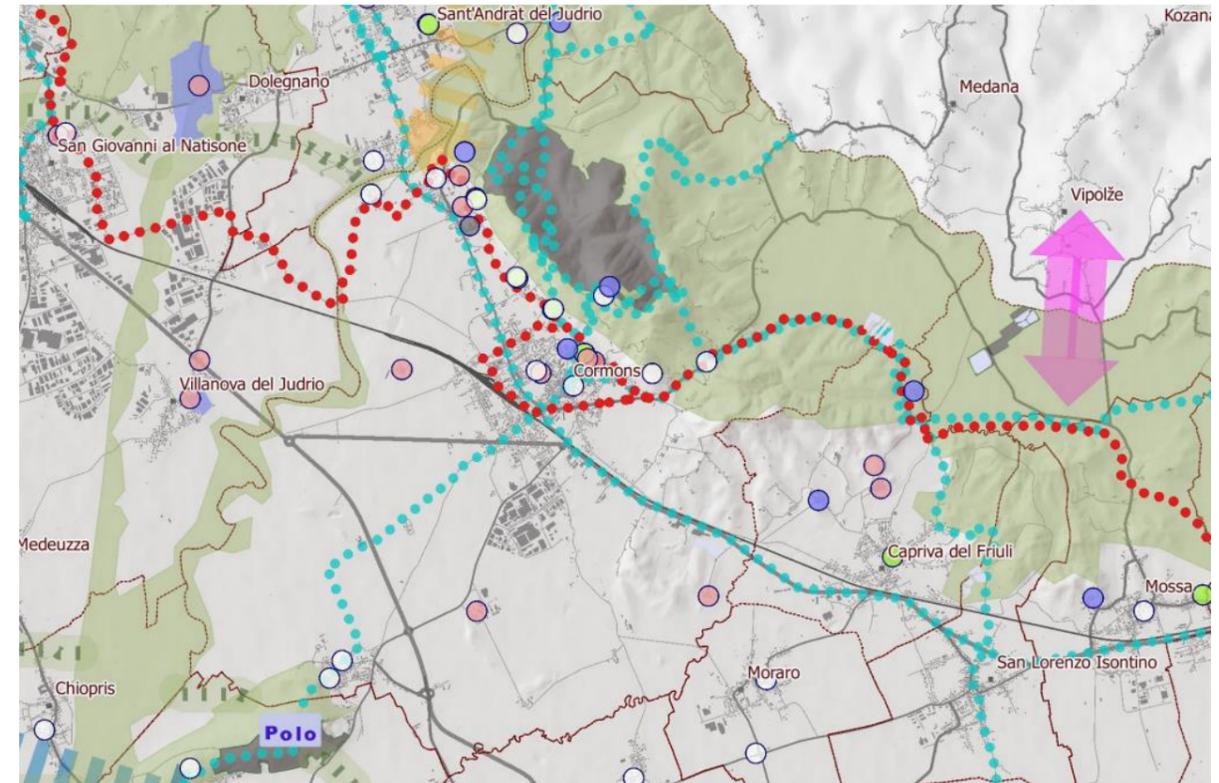
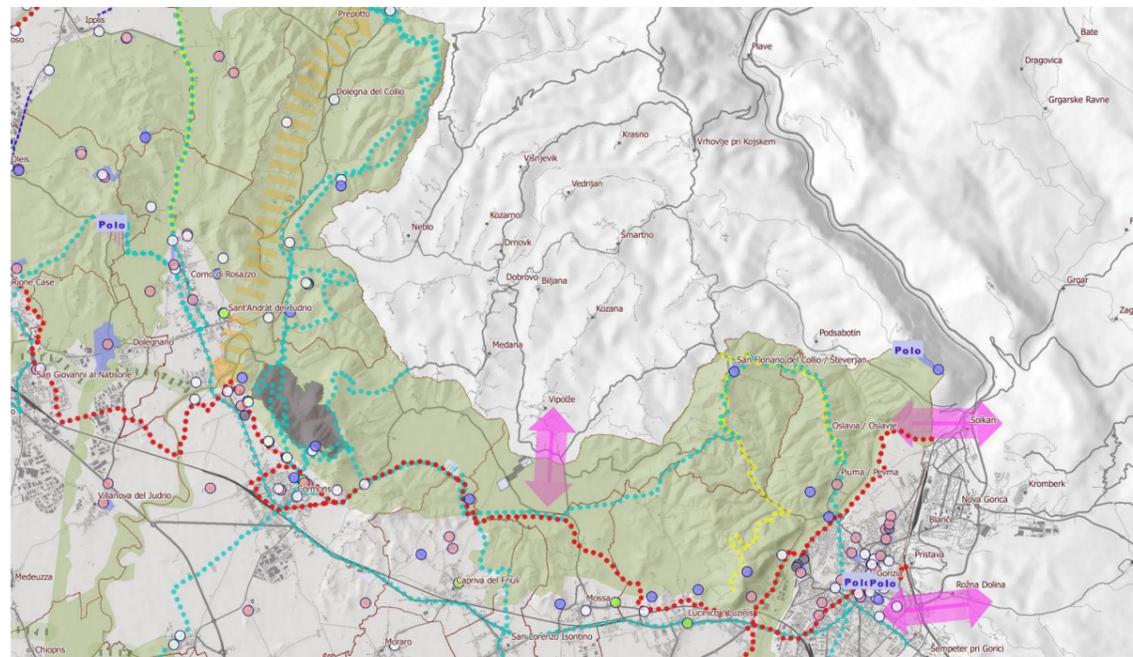
Da un punto di vista ambientale, il PPR individua a nord una rete ecologica di connettivo costituita dalla piana del Preval e dall'ambito del Collio e un nodo della rete (*core area*) costituito dall'area umida presso il canale 7-scolo Andric.

Per quanto riguarda i beni culturali il PPR individua nel comune di Cormons una serie di beni immobili di valore culturale che si vanno di seguito ad elencare:

- architetture fortificate: casaforte Neuhaus, castello di Cormons, castello di Brazzano;
- siti spirituali: chiesa di San Leopoldo, chiesa di Rosa Mistica, chiesa di Sant'Adalberto, chiesa di San Giovanni Battista, chiesa della Beata Vergine del Soccorso, chiesa di Santa Maria Apollonia, chiesa di San Lorenzo Martire, chiesa di San Rocco, chiesa di San Giorgio Martire, chiesa di Santo Stefano Protomartire;
- ville venete e dimore storiche: villa Dianello, palazzo Locatelli, palazzo Tacco De Blunfeld, palazzo Mian, villa Bassi;
- cente e cortine: centa di Sant'Adalberto, centa di San Giovanni, centa di Santa Maria, centa di Brazzano;
- archeologia rurale e industriale: ex setificio Conte di Manzano.

La valorizzazione dei percorsi di fruizione della valle del Iudrio verso Dolegna del Collio è infine la strategia di connessione per la mobilità lenta indicata nel PPR.

Di seguito si riporta un estratto della parte strategica del PPR del FVG.



Estratto della tavola della parte strategica (area Pedemontana est). PPR FVG

PPR PARTE STRATEGICA - LE RETI

Rete Beni Culturali

Centuriazioni

Ricognizione dei Beni immobili di Valore culturale

- Archeologia rurale e industriale
- Architettura fortificata
- Siti spirituali
- Ville venete e dimore storiche
- Cente e cortine
- Polo** Poli di alto valore simbolico

Immobili interesse storico-artistico e architettonico Parte II d.lgs 42-2004

- Provvedimento di tutela
- ▨ Ulteriori contesti
- Aree archeologiche
- Area interesse Archeologico
- ▨ Ulteriori contesti

Rete Ecologica

Ecotopi - Tipo funzione

- Core
- Connettivo
- ▨ Diretrici Connettività

Rete Mobilità Lenta

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

Punti notevoli strategia mobilità lenta

- ➔ Valorizzare-realizzare percorsi di fruizione delle valli laterali
- ➔ Valorizzare i collegamenti transregionali e transfrontalieri
- ➔ Ripristino-valorizzazione delle ferrovie dismesse in chiave di turismo slow
- ➔ Rafforzare realizzare connessioni ciclopedonali tra percorsi
- ➔ Prolungamento della ciclovia del Cormor fino alla foce
- ➔ Estendere il servizio MICOTRA verso Trieste

Estratto tavola della parte strategica (area Pedemontana est) – legenda, PPR FVG

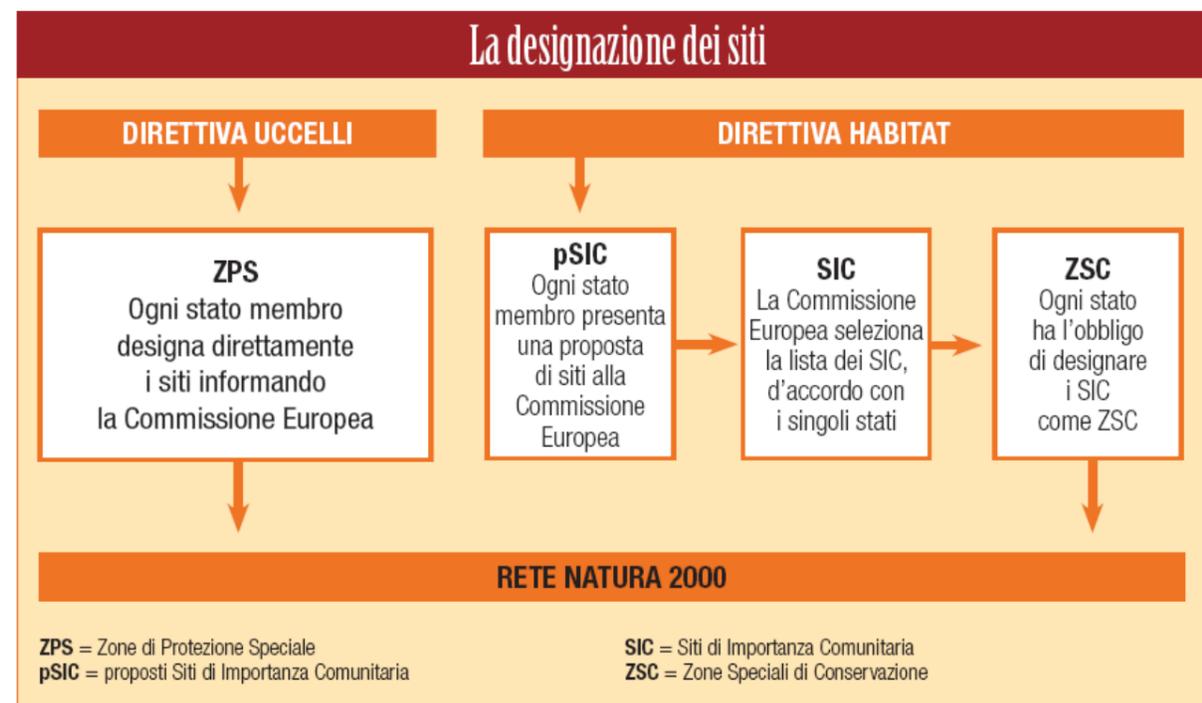
7 VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

7.1 Rete Natura 2000

La Rete Natura 2000 è il frutto della direttiva “Uccelli”, adottata nel 1979, e della direttiva “Habitat”, introdotta nel 1992.

La Rete è composta da:

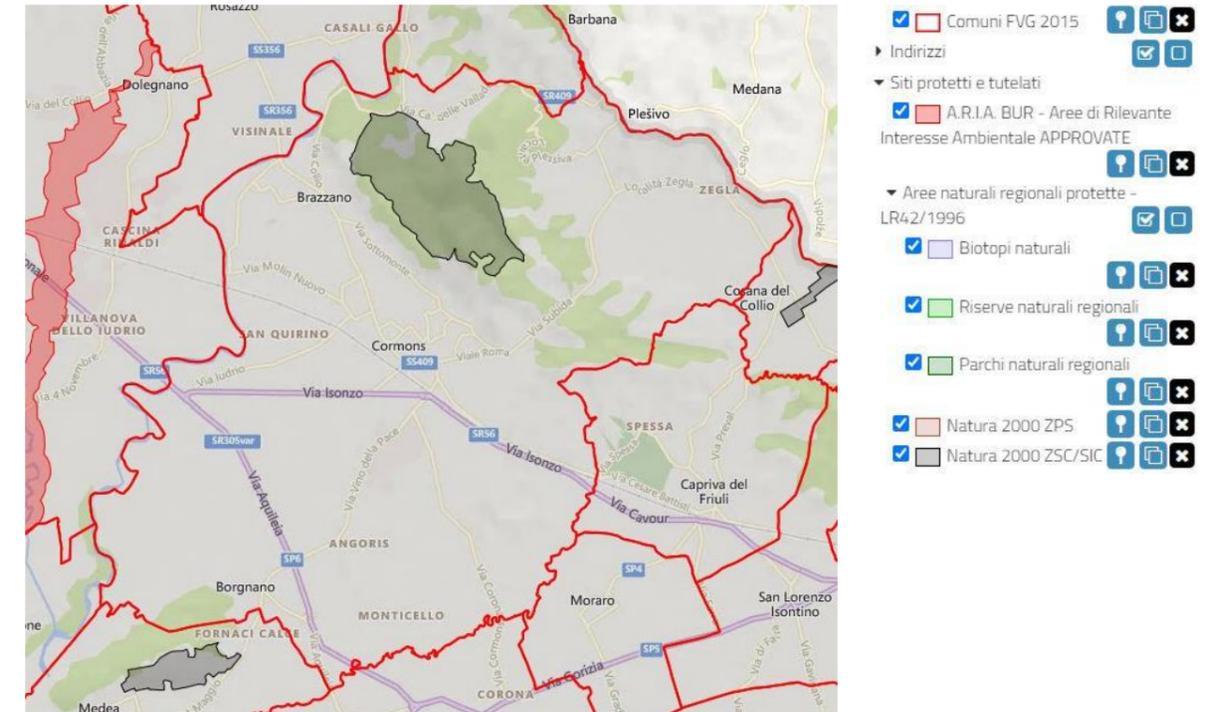
- zone di protezione speciale (ZPS)
- zone speciali di conservazione (ZSC).
- siti di interesse comunitario (SIC)
- siti di interesse comunitario proposti (pSIC)



All'interno del territorio comunale di Cormons non sono presenti né ZPS né ZSC.

Fuori comune, nei comuni contermini sono presenti:

- ZSC - IT3330001 PALUDE DEL PREVAL – Comune di San Floriano del Collio
- ZSC – IT3330002 Colle di Medea – Comune di Medea



Individuazione dei siti protetti e tutelati (estratto da Eagle FVG)

Il Sito di Importanza Comunitaria che interessa direttamente il comune di Cormons è il **pSIC – IT3330010 Valle denominato “Valle del Rio Smiardar”** il quale si sviluppa su di una superficie di 193 ha interamente all’interno del territorio comunale di Cormons.

Il sito interessa il piccolo bacino idrico del rio Smiardar. Il substrato geologico è costituito da colline eoceniche caratterizzate da facies con alternanze peliticoarenacee con la presenza di calciruditi e calcareniti, la cui formazione dominante è il Flysch di Cormons. La valle è compresa fra due colli: il monte Quarin (267 m s.l.m.) ed il monte Mò (221 m s.l.m.). L’area è per lo più boscata data da formazioni boschive relitte a roveri e castagni notevolmente infiltrate da Robinia pseudoacacia. Il rio Smiardar scorre su un substrato costituito da un potente strato di sedimento di tipo ghiaioso-ciottoloso particolarmente importante in quanto habitat elettivo delle fasi larvali di *Cordulegaster heros*.

7.2 Aree di rilevante interesse ambientale (ARIA)

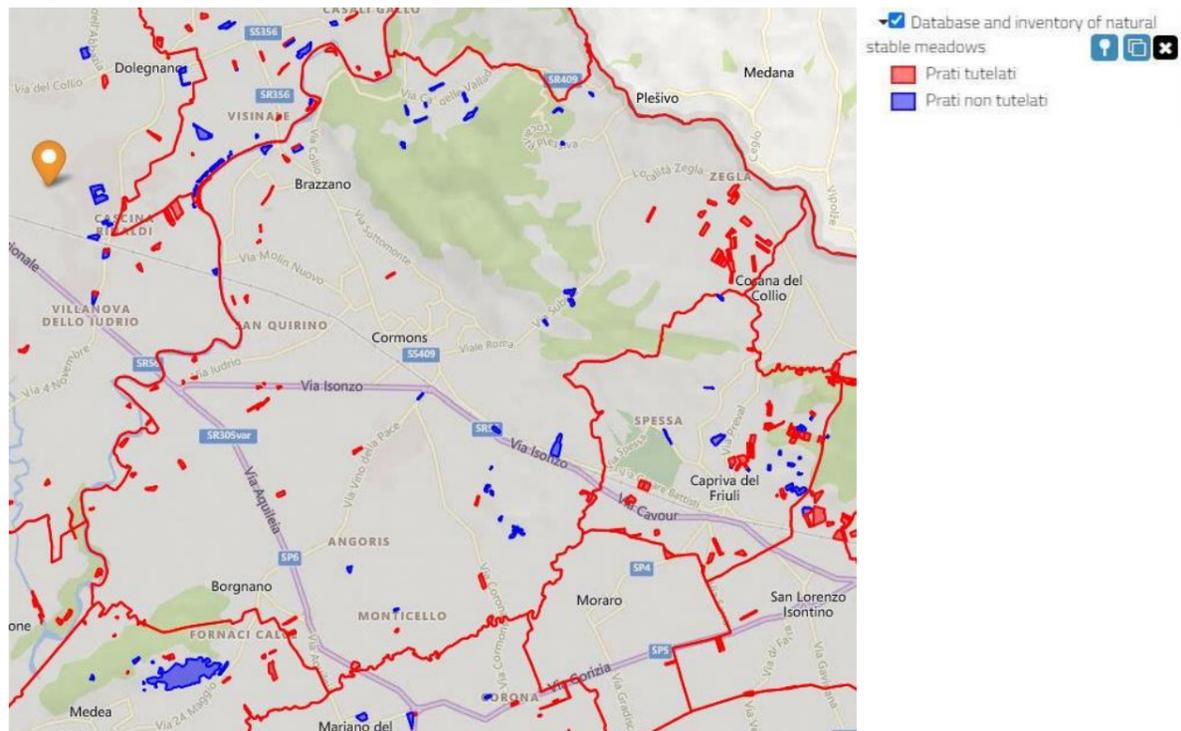
Non vi sono ARIA nel comune.

Più vicine fuori comune:

- ARIA N. 18 TORRENTE CORNO – Comune di San Giovanni al Natisone

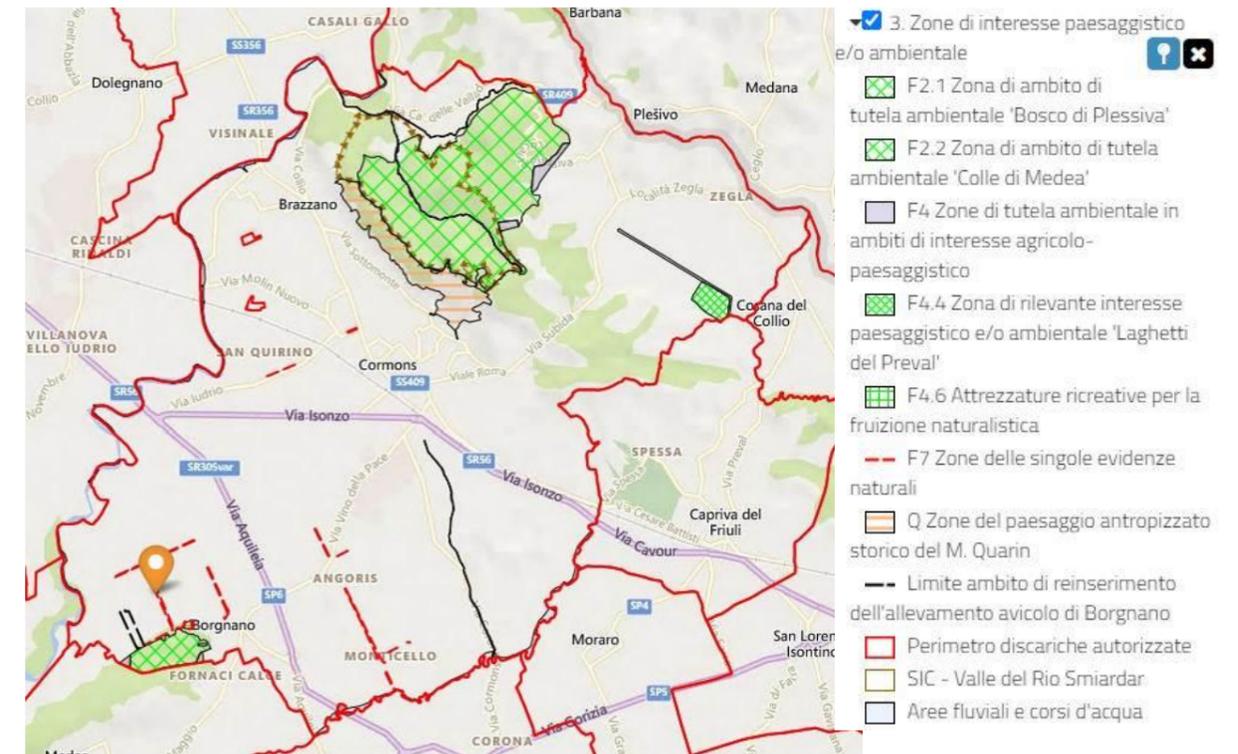
7.3 Prati stabili

All'interno del territorio comunale sono presenti alcuni prati stabili (inventariati ai sensi della l. r. 9/2005). Una maggiore concentrazione si trova a nord-est in località Zegla.



Individuazione dei prati stabili (estratto da Eagle FVG)

7.4 Zone di interesse paesaggistico secondo il PRGC



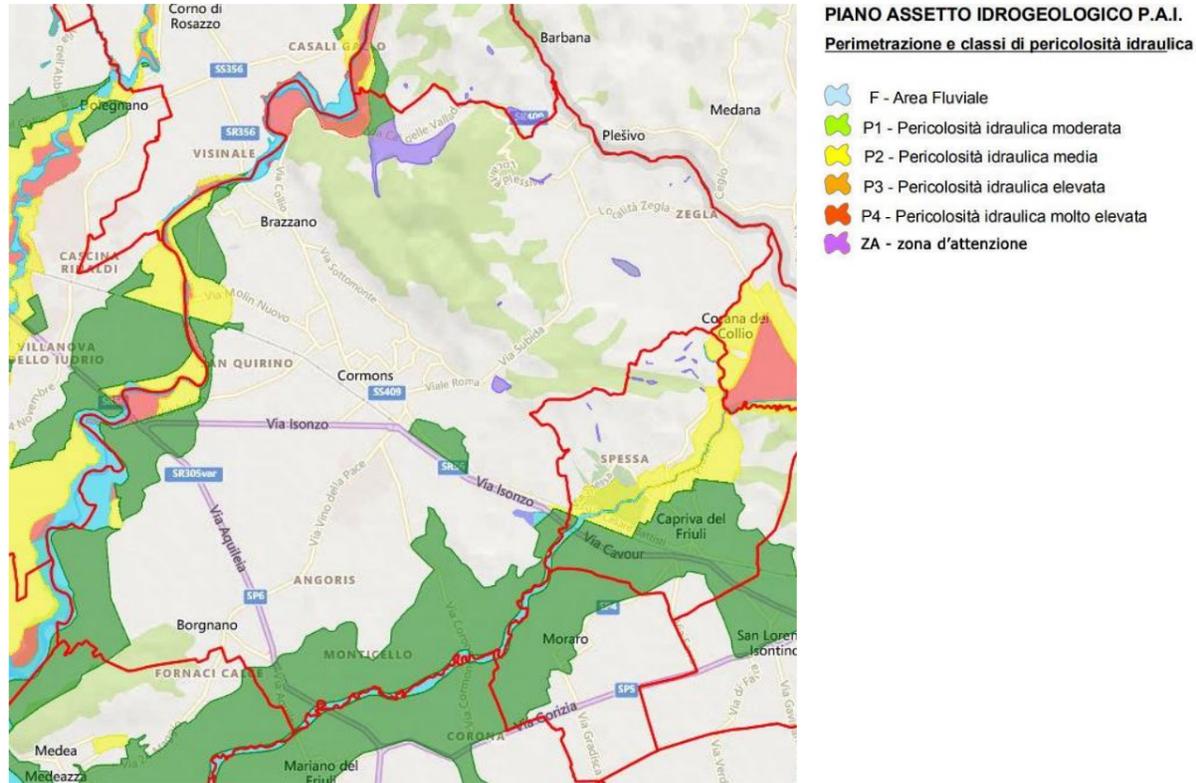
Il PRGC individua le seguenti zone:

- Zona di ambito di tutela ambientale "Bosco di Plessiva" F2.1 (art. 39 NTA)
La zona F2.1 del P.R.G.C. ricade nell'area di particolare pregio naturalistico e paesaggistico identificata nell'elenco degli ambiti di interesse ambientale del P.U.R.G. come C7 - ambito di tutela ambientale "Bosco di Plessiva".
- Zone del paesaggio antropizzato storico del monte Quarin Q (art. 45 NTA)
La zona Q del P.R.G.C. corrisponde a parte del versante sud del monte Quarin ed è ricompresa tra l'ambito di tutela C7 "Bosco di Plessiva" e il piede del monte, dove vi è prevalenza dell'attività produttiva di coltivazione a vite. La zona è caratterizzata da un paesaggio composito, costituito da episodi di edificazione rurale sparsa e da aree boscate frammiste a vigneti coltivati o abbandonati.
- Zona di rilevante interesse ambientale "Laghetti del Preval" F4.4 (art. 42 NTA)
La zona "Laghetti del Preval" F4.4 del P.R.G.C. corrisponde ad un'area di particolare pregio naturalistico identificata a seguito di uno specifico studio di settore, facente parte integrante degli elaborati di analisi, e riportata nelle tavole di azionamento con la sigla identificativa C1. a con cui è contrassegnata nello studio di settore anzidetto.
- Zona di ambito di tutela ambientale "Colle di Medea" F2.2 (art. 40 NTA)
La zona F2.2 del P.R.G.C. ricade nell'area di particolare pregio naturalistico e paesaggistico identificata nell'elenco degli ambiti di interesse ambientale del P.U.R.G. come D6 - ambito di tutela ambientale "Colle di Medea".

8 ASSETTO IDROGEOLOGICO

Una porzione del territorio è interessata dal vincolo idrogeologico di cui al *Piano stralcio per l'assetto idrogeologico dei bacini idrografici di interesse regionale (PAIR)*.

Viene di seguito evidenziato il territorio comunale con indicazione della pericolosità idraulica.



Piano Assetto idrogeologico (P.A.I.)

9 GEOLOGIA



Classificazione dei suoli

I contenuti riportati di seguito fanno riferimento alle tipologie di terreni elaborata dall'ERSA FVG, per alcune zone del territorio regionale. Il comune di Cormons risulta compreso tra due contenitori pedogeografici, ovvero: Collio (A) e ed alta pianura di Isonzo e Natisone (B).

10 CLIMA

Il clima è di tipo continentale umido (classificaz. di Köppen) od oceanico mesotemperato umido (classificaz. Worldwide Bioclimatic). Quasi tutto il Friuli Venezia Giulia è caratterizzato da climi mesotermi C (climi temperati delle medie latitudini) dove il mese più freddo ha una temperatura media inferiore a 18 °C ma superiore a -3 °C e dove almeno in un mese si ha una temperatura media superiore a 10 °C

In Cormòns il clima è caldo e temperato. Si riscontra una piovosità significativa durante tutto l'anno. In accordo con Köppen e Geiger il clima è stato classificato come Cfa. In Cormòns la temperatura media è 12,2 °C. 1593 mm è il valore di piovosità media annuale.

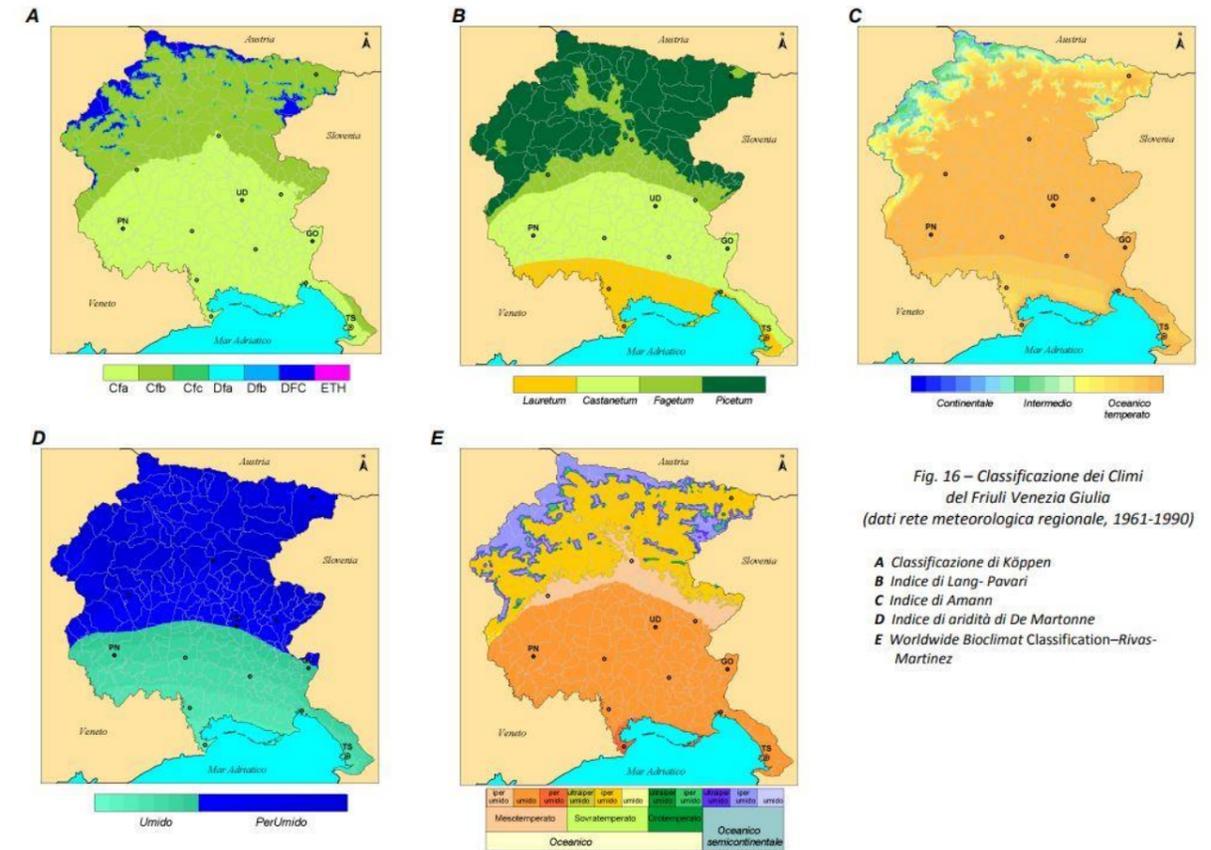
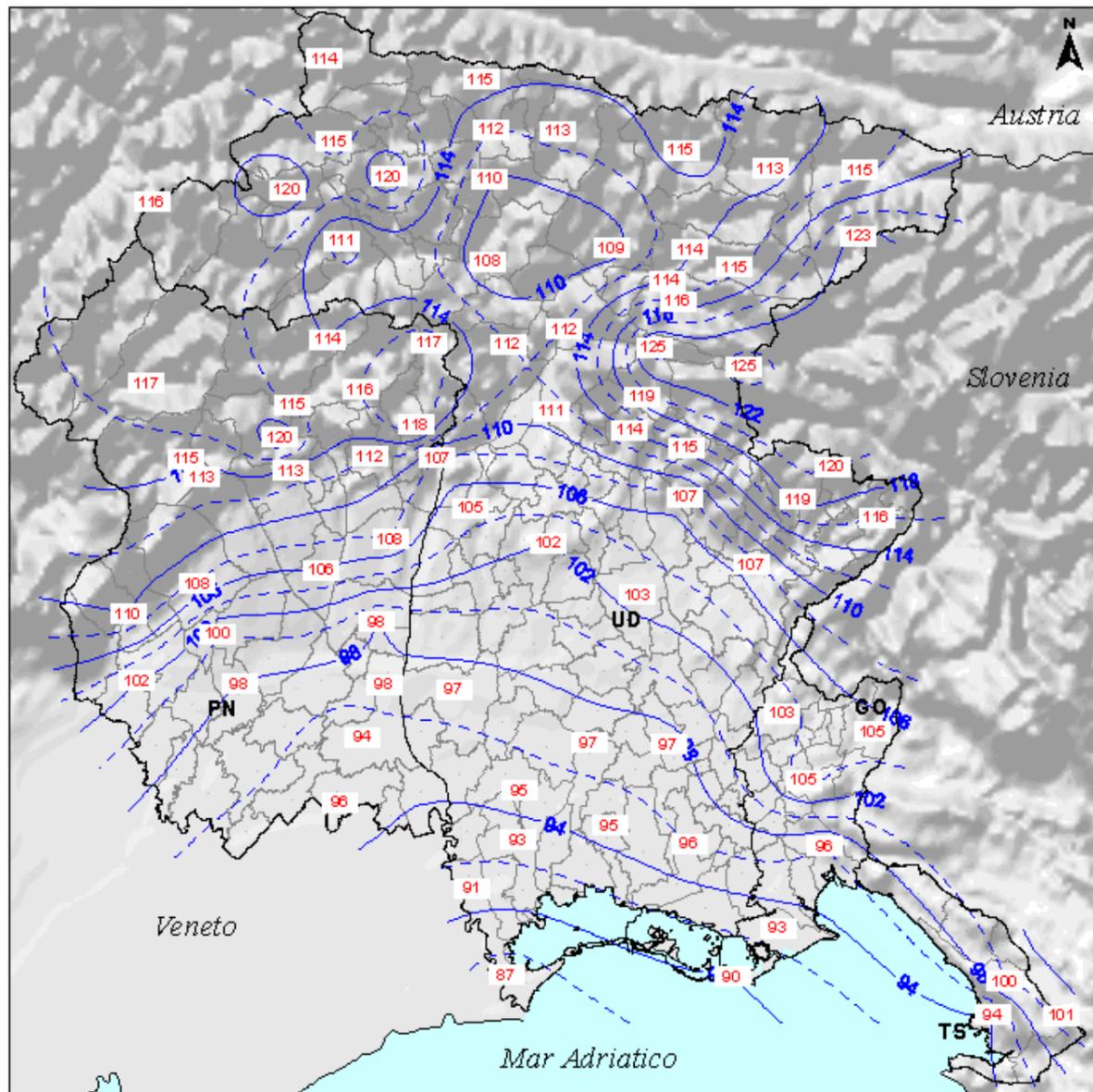


Fig. 16 – Classificazione dei Climi del Friuli Venezia Giulia (dati rete meteorologica regionale, 1961-1990)

- A Classificazione di Köppen
- B Indice di Lang- Pavari
- C Indice di Amann
- D Indice di aridità di De Martonne
- E Worldwide Bioclimat Classification–Rivas-Martinez

11 PIOVOSITÀ

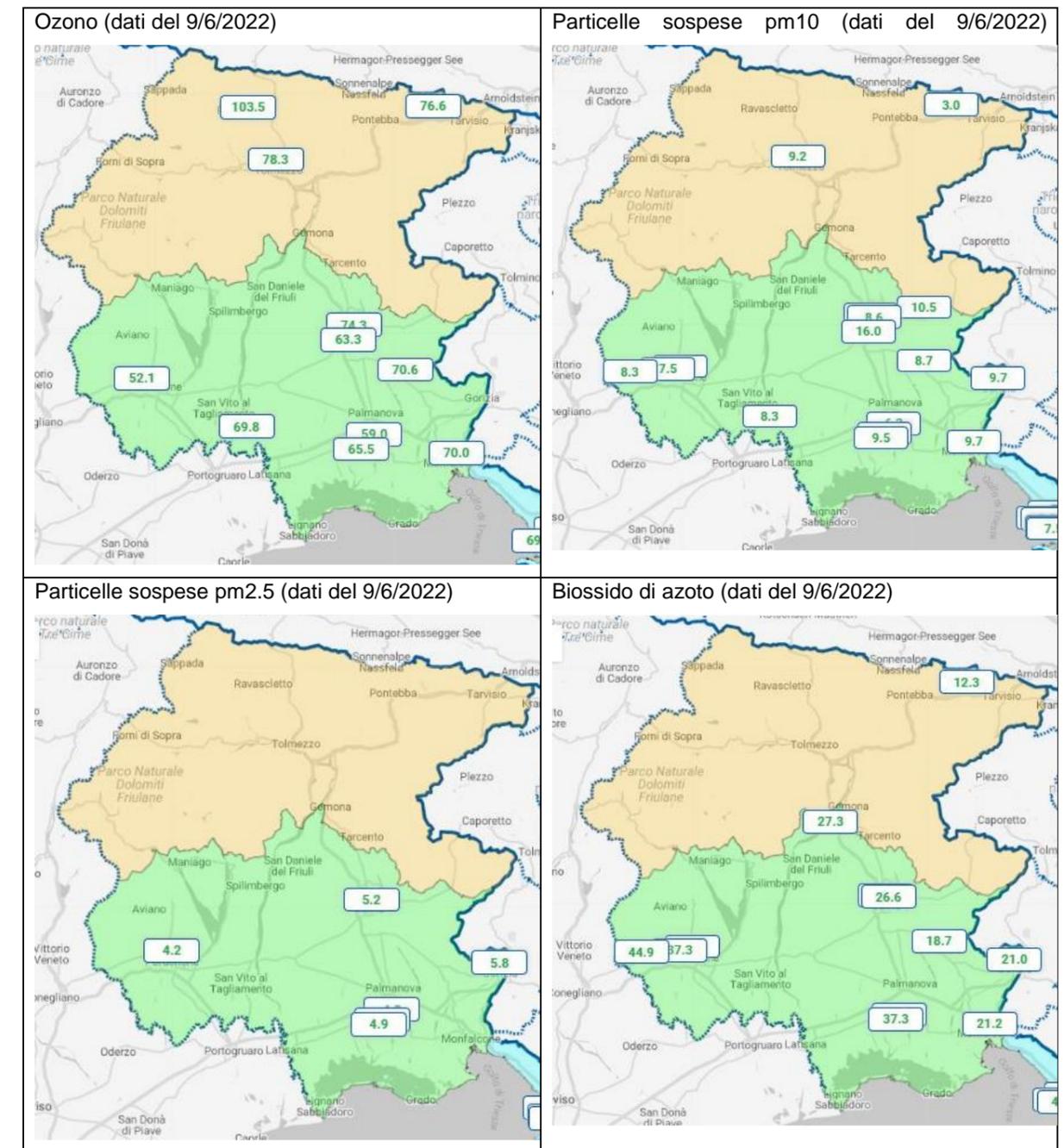
Nel comune di Cormons la media annuale di giorni di pioggia all'anno, nel periodo 1961-2000, è pari a 103-105 giorni.



Media di giorni di pioggia all'anno nel periodo 2001-2019 (fonte Arpa-Osmer, dati Direzionale centrale Ambiente e Lavori pubblici – serv. Idraulica)

12 QUALITÀ DELL'ARIA

Nel territorio del comune di Cormons non sono presenti stazioni di rilevamento della qualità dell'aria gestite dall'Arpa FVG. La più vicina risulta installata nel comune di San Giovanni al Natisone.



13 QUALITÀ DELLE ACQUE

13.1 Acque superficiali

I corsi d'acqua principali che interessano il territorio comunale, appartenente al bacino idrografico dell'Isonzo, sono costituiti dal fiume Judrio, che scorre verso ovest segnando il confine con i Comuni di Corno di Rosazzo, San Giovanni al Natisone e Chiopris Viscone, dal torrente Versa che delimita il territorio verso sud, e dai rii e canali naturali tra i quali il rio Cormons e il canale Fidri.

Di seguito viene riportato quanto rilevato dall'Arpa per il sessennio 2014-2019:

BACINO Isonzo, Fiume Judrio, CORPO IDRICO IT0606SS3F3

Il tratto del Torrente Judrio considerato si trova in località Molin Nuovo nel Comune di Cormons. È situato tra il ponte della strada di Molin Nuovo e la briglia. Il tratto presenta sponde artificiali a difesa dell'attività erosiva e si trova in una zona agricola intensiva con urbanizzazione rada. La funzionalità fluviale è ridotta soprattutto a causa dell'utilizzo agricolo intensivo del territorio, della scarsa ampiezza della vegetazione perifluviale, della forte erosione testimoniata dagli interventi di difesa e consolidamento delle sponde e dell'alveo, dall'artificialità della sezione.

STATO AMBIENTALE	BUONO
STATO ECOLOGICO	BUONO

13.2 Acque sotterranee

Al fine di valutare la qualità delle acque sotterranee, l'Arpa FVG effettua sistematici prelievi e analisi su oltre 170 stazioni della rete di monitoraggio distribuite sull'intero territorio regionale.

Il territorio comunale di Cormons è dotato di una stazione di monitoraggio (M0081) situata in località Angoris e risulta compreso all'interno di quattro differenti corpi idrici. Di seguito si indica lo stato chimico rilevato dall'Arpa (rapporto 2014/2019) per ciascun corpo idrico:

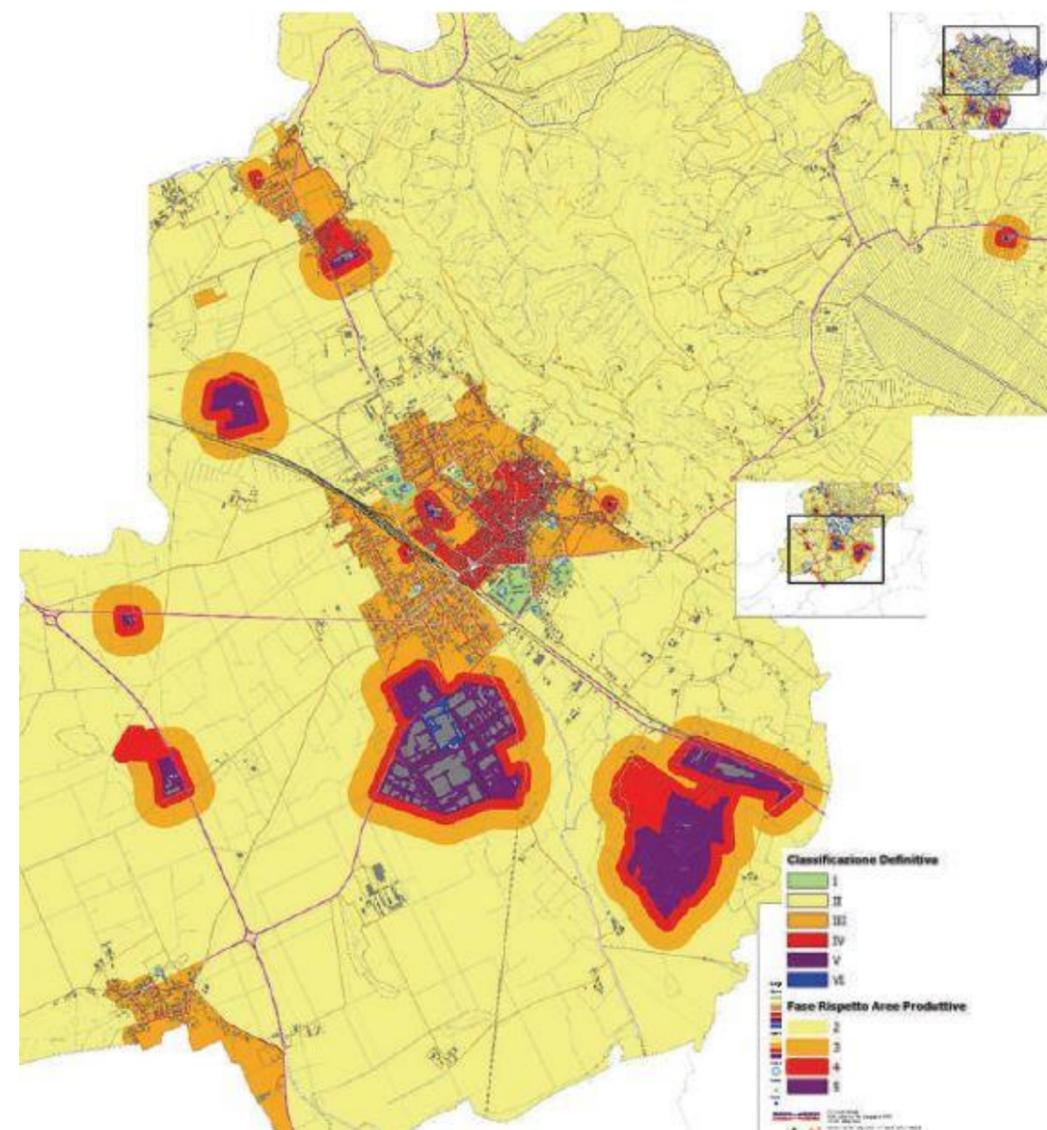
copro idrico montano A08 Fascia Prealpina sud orientale	STATO CHIMICO	BUONO
corpo idrico di alta pianura P08 Alta pianura friulana orientale – areale settentrionale	STATO CHIMICO	BUONO
corpo idrico di alta pianura P09 Alta friulana cividalese	STATO CHIMICO	NON BUONO
corpo idrico di alta pianura P10 Alta pianura isontina	STATO CHIMICO	BUONO

14 INQUINAMENTO ACUSTICO ED ELETTROMAGNETICO

Il comune di Cormons, ai sensi della LR 16/2007, in attuazione della Legge Quadro sull'inquinamento acustico n. 447/1995, è dotato di Piano di classificazione acustica (PCCA) approvato con DCC 48 dd 16/12/2015.

Il PCCA è uno strumento che ha lo scopo di classificare il territorio comunale in zone diverse ed acusticamente omogenee a cui corrispondono i limiti massimi dei livelli sonori equivalenti consentiti secondo la legge.

L'estratto riportato fa riferimento alla Zonizzazione definitiva del territorio, suddiviso in base alle classi acustiche di appartenenza. L'estensione maggiore è occupata dalle zone di Classe II, corrispondenti agli ambiti agricoli e alle aree del Collio; i centri abitati ricadono, invece, in classe III e IV. Le aree dove vi è maggiore presenza di sorgenti rumorose, corrispondenti agli ambiti industriali e produttivi, presentano le classi maggiori ovvero Ve VI.



Zonizzazione definitiva (PCCA)

Quando si parla di campi elettromagnetici ci si riferisce generalmente alle radiazioni non ionizzanti (NIR), cioè quelle radiazioni che non hanno energia sufficiente a rompere i legami chimici e produrre ionizzazione.

L'inquinamento elettromagnetico è generato da campi elettrici, magnetici ed elettromagnetici artificiali prodotti da:

- impianti radio-TV e per telefonia mobile
- impianti per il trasporto e la trasformazione dell'energia elettrica (elettrodotti)
- impianti per le lavorazioni industriali

- dispositivi alimentati da energia elettrica (elettrodomestici)

Il Comune di Cormons si è dotato di un Regolamento comunale per la localizzazione degli impianti per la telefonia mobile che è stato approvato in data 26/04/2017.

15 STRATEGIE E AZIONI DEL BICIAN

Per il raggiungimento degli obiettivi del Biciplan è necessario procedere alla creazione progressiva di un contesto complessivamente favorevole all'uso della bicicletta attraverso la realizzazione di una rete infrastrutturale di qualità e riconoscibile, di servizi specifici a gestione pubblica o privata, lo sviluppo di una imprenditoria legata alla mobilità ciclistica e un piano di comunicazione dedicato efficace.

La **legge regionale 8/2018** elenca una serie di **azioni** e **interventi** finalizzati alla creazione di un contesto a ciclabilità sicura e diffusa, che si riportano di seguito.

Azioni

Sono le azioni di sensibilizzazione atte a far crescere la domanda, da attivarsi presso le istituzioni scolastiche, nonché presso ogni altra associazione o ente possa ritenersi utile per la diffusione di una nuova cultura della mobilità. Nel dettaglio:

- promozione dell'uso della bicicletta rivolta principalmente ai bambini e ai ragazzi;
- conferenze e attività culturali atte a favorire la cultura della bicicletta;
- promozione di accordi, progetti pilota, intese con enti e aziende per favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari;
- sviluppo di servizi di biciclette a noleggio e di un *bike sharing* regionale;
- agevolare il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici;
- implementazione e sistematizzazione della mappatura delle reti ciclabili;
- monitoraggio e la gestione del SICID in collaborazione con associazioni o privati;
- individuazione degli interventi prioritari per lo sviluppo della mobilità ciclistica;
- promozione dello spostamento delle merci in ambito urbano con bici cargo;
- individuazione delle azioni per contrastare il furto delle biciclette.

Interventi

Sono l'insieme degli interventi di riordino e riqualificazione delle infrastrutture e servizi esistenti, di recupero e di nuova realizzazione, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle intersezioni, atti a migliorare e incrementare l'offerta a favore della mobilità ciclistica con una fruizione in sicurezza della rete e per una efficace ripartizione modale degli spostamenti, in un'ottica di integrazione delle reti ciclabili locali con la rete delle ciclovie di interesse regionale e di connessione di tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale regionale, nazionale ed europeo.

Nel dettaglio:

- le opere necessarie a garantire la **continuità degli itinerari** ciclabili e ciclopedonali collegando le tratte spezzate;
- **messa in sicurezza** dei tratti promiscui lungo direttrici a elevato traffico;
- **risoluzione dei punti critici** della viabilità che vedono incidenti con ciclisti;

- **collegamento delle direttrici ciclabili** principali con le aree scolastiche, industriali, artigianali e commerciali, i poli d'interesse culturale, naturalistico, paesaggistico e turistico, le sedi di enti pubblici, e tra i singoli centri urbani con le aree periurbane ed extraurbane;
- realizzazione di **poli d'interscambio modale** e l'incremento dei sistemi per il **trasporto delle biciclette** sui mezzi pubblici;
- realizzazione di strutture adibite alla **sosta delle biciclette**;
- interventi di **recupero a fini ciclabili** di strade arginali, tratturi, viabilità dismessa o declassata, ponti/manufatti stradali dismessi, sedimi ferroviari dismessi;
- **recupero e conservazione delle stazioni** e dei **caselli** ferroviari e delle **case cantoniere** che possono essere destinati a strutture per l'ospitalità dei cicloturisti;
- fornitura e posa in opera di **segnaletica**, verticale e orizzontale;
- tecnologie intelligenti per il **monitoraggio** dei flussi ciclistici.

Dalle elencazioni sopra riportate emerge che lo sviluppo della mobilità ciclistica sul territorio necessita di un **approccio multidisciplinare e multilivello**.

Dal punto di vista degli **interventi infrastrutturali** è fondamentale creare una **RETE unica** di percorsi ciclabili di qualità che sia continua, attrattiva, sicura e riconoscibile.

La rete dovrà rispondere sia alle esigenze della popolazione locale sia a quelle dei turisti e degli sportivi, utilizzabile per tutte le pratiche ciclistiche e con tutte le tipologie di mezzi ora sul mercato, senza fondamentali distinzioni fra loro.

Si dovrà prevedere:

- la connessione dei centri abitati e dei principali poli attrattori con la costruzione di una rete ciclistica interurbana al fine di rispondere e incentivare la domanda di **mobilità ciclistica quotidiana di tipo utilitaristico**;
- l'individuazione, il riordino e il completamento della rete ciclabile d'interesse turistico e paesaggistico al fine di rispondere e incentivare la domanda di **mobilità ciclistica occasionale di tipo ricreativo e turistico**.

Agli interventi infrastrutturali andrà affiancata la realizzazione di **segnaletica** dedicata secondo un progetto unico e coordinato. La **segnaletica** è infatti **cruciale per lo sviluppo del territorio in chiave cicloturistica**.

Per favorire lo sviluppo del cicloturistico sul territorio è inoltre fondamentale la creazione di **servizi specifici** rivolti ai ciclisti, come ad esempio:

- idonei posteggi per bici sul territorio
- punti di ricarica per bici "elettriche"
- punti assistenza meccanica
- punti di noleggio biciclette tradizionali ed a pedalata assistita
- punti di ristoro dedicati, es. bicigrill
- strutture turistiche dedicate all'accoglienza dei cicloturisti (club di prodotto)*.

* Facoltà di pernottamento nella struttura anche per solo una notte, disposizione gratuita di luogo sicuro per sistemare le biciclette, fornitura di mappe cicloturistiche dell'area e di informazioni sui servizi dedicati, messa a disposizione degli ospiti di luoghi adatti per asciugare vestiti e attrezzatura, messa a disposizione degli ospiti di attrezzi di base per la riparazione delle biciclette, colazioni *ad hoc*.

Il **potenziamento dell'intermodalità** costituisce un aspetto fondamentale della strategia per lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Infine è importante individuare un **modello di governance** che permetta la gestione coordinata di tutti gli aspetti legati alla ciclabilità del territorio:

- la **messa a sistema di tutti gli operatori** del territorio attraverso l'aggregazione degli operatori economici, lavoratori autonomi, associazioni ed altri soggetti privati attorno ad un progetto di marketing per la mobilità ciclistica e di sviluppo economico sostenibile specifico per il territorio comunale, eventualmente estendibile ai territori vicini;
- la **formazione degli operatori** affinché possano comprendere le potenzialità del cicloturismo e fornire un migliore servizio per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica;
- l'organizzazione e avvio dei servizi specifici per la mobilità ciclistica turistica e quotidiana, attualmente mancanti, con il supporto e il sostegno dell'Amministrazione pubblica.

Non secondariamente gli aspetti legati alla **comunicazione** rivestono un ruolo importante per il raggiungimento degli obiettivi del BICIPLAN. Sarà necessario che gli obiettivi del BICIPLAN, non solo quelli legati alle infrastrutture da progettare e realizzare, ma soprattutto quelli legati ai temi turistici, ambientali e socio-sanitari vengano portati a conoscenza della popolazione in modo tale che vi sia la più ampia condivisione tra popolazione e amministratori pubblici.

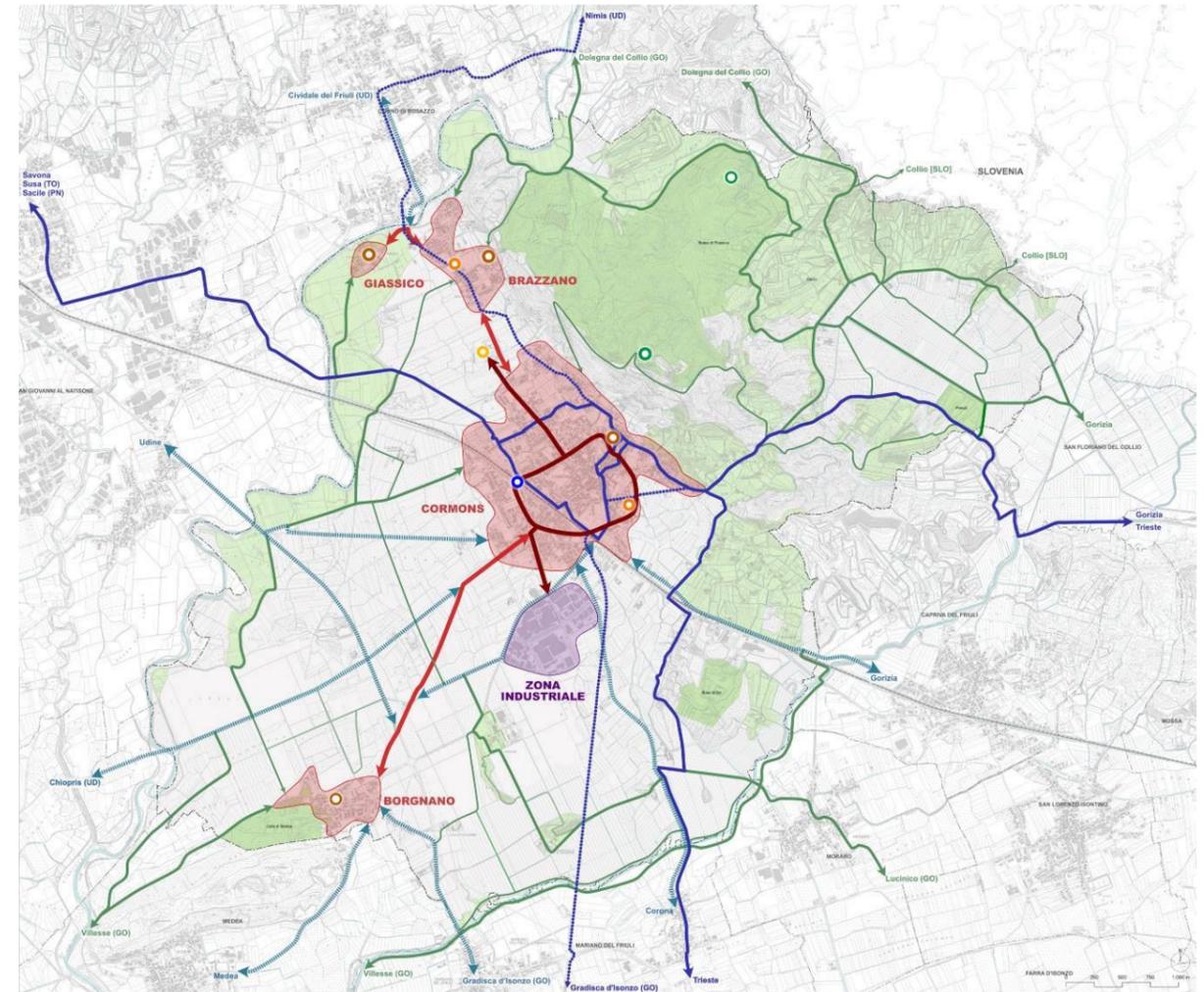
Per la valutazione del raggiungimento degli obiettivi del BICIPLAN si deve prevedere un **piano di monitoraggio** per il rilievo progressivo e comparativo di una serie di indicatori che si vanno di seguito elencando:

- quantità di chilometri di rete ciclabile realizzati rispetto a quanto previsto dal BICIPLAN (almeno con la tabellazione per i tratti in cui non sono previsti interventi infrastrutturali importanti necessari ai fini della sicurezza);
- valutazione della variazione di frequentazione degli itinerari/strutture ciclabili rispetto ai dati di partenza;
- valutazione della variazione del numero di studenti e lavoratori che scelgono la bici come mezzo per recarsi a scuola/lavoro;
- valutazione della variazione delle numerosità di cicloturisti transitati sugli itinerari;
- valutazione della variazione delle presenze di cicloturisti nelle strutture ricettive nel corso dell'anno rispetto ai dati di partenza;
- valutazione del numero, della qualità e del seguito delle azioni di promozione per la mobilità ciclistica indirizzate alla popolazione locale.

Nello specifico del **contesto del comune di Cormons** l'approccio per l'elaborazione del piano è stato quello di completare la visione d'insieme per la ciclabilità già delineata dalle pianificazioni di livello superiore ed in coordinamento con esse, andando a completare a livello locale il sistema della mobilità ciclistica.

L'attenzione del presente biciplan si è pertanto concentrata soprattutto sull'ambito urbano andando a specificare meglio e più nel dettaglio gli interventi da prevedere sul territorio a favore della ciclabilità.

Per sviluppare la mobilità ciclistica urbana è infatti necessario pensare non solo a infrastrutture ciclabili dedicate, ma anche in generale ad un ridisegno della strada per ridurre le velocità degli autoveicoli, dare continuità ai percorsi, proteggere gli attraversamenti trasversali, evidenziare l'ingresso alle zone 30 e zone residenziali e ridurre di conseguenza i livelli di incidentalità.



VISIONE STRATEGICA PER LA MOBILITÀ CICLISTICA

SISTEMA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

- Area urbana a ciclabilità diffusa
- Area produttiva a ciclabilità diffusa
- Collegamento ciclabile nazionale e regionale (BI 12 - BI 20 - FVG 3 - FVG 3 var. d - FVG 5 dir. a)
 - Itinerario principale
 - Diramazione/variante
- Sistema di collegamento urbano ed interurbano comunale
 - Anello ciclabile urbano di Cormons
 - Collegamento interurbano
- Sistema di collegamento sovracomunale
 - Collegamento tra aree a ciclabilità diffusa
- Corridoio ciclabile a valenza naturalistica/paesaggistica

- #### POLI ATTRATTORI TERRITORIALI
- Centro intermodale da sviluppare con servizi dedicati alla mobilità ciclistica
 - Polo scolastico principale
 - Polo sportivo principale
 - Area d'interesse storico, architettonico e culturale
 - Punto d'interesse paesaggistico e/o naturalistico
 - Zona d'interesse paesaggistico
 - Zona d'interesse agricolo paesaggistico

La schematizzazione della visione strategica per il sistema della mobilità ciclistica nel comune di Cormons è raffigurata nella tav. P0 *VISIONE STRATEGICA PER LA MOBILITÀ CICLISTICA NEL COMUNE DI CORMONS*.

Per il territorio comunale di Cormons il sistema della mobilità ciclistica sarà rappresentato da una struttura formata da questi elementi:

- **aree urbane a ciclabilità diffusa:** un ambito urbano presente in ognuno dei quattro centri abitati del comune (Cormons, Borgnano, Brazzano e Giassico), dove è possibile spostarsi liberamente in bicicletta su tutte le strade in un ambiente caratterizzato da un alto livello di sicurezza. Una sorta di isola ambientale “felice” protetta per la ciclabilità, composta da:
 - strade a velocità moderata, ossia strade con limite di velocità pari a 30 km/h
 - strade a velocità moderata con priorità assoluta a pedoni e ciclisti, un ambito ancora più sicuro e protetto con velocità pari a 20 km/h, dove la strada può diventare spazio pubblico
 - raccordi ciclabili, ossia scorciatoie utili a mettere in connessione parti di centro abitato o altre aree in modo diretto evitando percorsi più lunghi sconvenienti e poco pratici per gli spostamenti in bicicletta;
- **area produttiva a ciclabilità diffusa:** trasformazione delle strade all’interno dell’area industriale in strade amiche della bicicletta, dove la sua esistenza-presenza venga segnalata e non vista come un intruso. Un incentivo agli spostamenti casa-lavoro grazie al tracciamento di corsie ciclabili;
- **varchi accesso aree urbane a ciclabilità diffusa:** i punti d’accesso dall’ambito extraurbano a quello urbano della ciclabilità diffusa, costituenti le porte della città organizzato secondo il concetto di “città 30”;
- **anello ciclabile urbano:** nel capoluogo, un anello ciclabile ben definito su strade interne alla città, destinato in particolar modo ai ciclisti più vulnerabili come bambini ed anziani. Attraversa l’ambito urbano, sia a nord che a sud della linea ferroviaria, oltrepassandola attraverso sottopassaggi dedicati, toccando gli attrattori utilitaristici principali come scuole, stazione ferroviaria, area mercato settimanale, aree verdi e parchi gioco; diramazioni permettono di raggiungere in sicurezza anche il polo sportivo e la zona industriale;
- **collegamenti ciclabili interurbani tra aree a ciclabilità diffusa:** connessioni ciclabili, principalmente lungo la viabilità extraurbana, che permettono di passare da un centro abitato all’altro del territorio comunale in sicurezza, mettendo in comunicazione i quattro centri abitati del comune (Cormons, Borgnano, Brazzano e Giassico) dove sono state individuate le aree urbane a ciclabilità diffusa;
- **collegamenti ciclabili sovracomunali tra aree a ciclabilità diffusa:** connessioni ciclabili, principalmente lungo la viabilità extraurbana, che permettono di collegare i centri abitati del comune con gli altri centri abitati limitrofi fuori comune, al cui interno ciascun biciplan incentiverà la ciclabilità diffusa;
- **collegamenti ciclabili nazionali e regionali:** i grandi assi ciclabili che attraversano Cormons e che lo inseriscono negli itinerari ciclabili di lunga percorrenza mettendolo in relazione con molti altri paesi e città sia in regione che fuori regione;
- **corridoi ciclabili verdi naturalistici/paesaggistici:** una serie di percorsi ciclopedonali adibiti a funzioni ricreative e del tempo libero a servizio degli abitanti e non. Percorsi che, partendo dai centri abitati o lambendoli, permettono di inoltrarsi nel paesaggio rurale, fluviale e collinare.

Oltre all’individuazione della rete ciclabile comunale gli interventi previsti nel piano della mobilità ciclistica di Cormons riguardano la moderazione e le limitazione del traffico, la riconfigurazione di intersezioni critiche, l’aumento della sicurezza nei confronti del traffico presso siti sensibili quali scuole e punti di aggregazione, la creazione di nuovi collegamenti e piccoli raccordi ciclabili all’interno dell’abitato per agevolare gli spostamenti in bicicletta, lo sviluppo di servizi dedicati alla ciclabilità.

16 CONTENUTI DEL BICIPLAN

Si rimanda alla documentazione di analisi e di progetto che costituisce il BICIPLAN, gli elaborati redatti sono i seguenti:

DOCUMENTI

Analisi

A-R	Stato di fatto: RELAZIONE
A-SC.1	SCHEDA ITINERARI/INFRASTRUTTURE CICLABILI, TPL E SERVIZI ESISTENTI

Progetto

P-R	Progetto: RELAZIONE
P-SC.1	Progetto: SCHEDA ITINERARI/INFRASTRUTTURE CICLABILI, TPL E SERVIZI DI PROGETTO
P-SC.2	Progetto: RECIC – SCHEDA ITINERARI CICLABILI DI PROGETTO: TRATTI OMOGENEI, INTERVENTI PREVISTI E COSTI
noVAS	RELAZIONE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Abachi

AB.1	ABACO TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI, ATTRAVERSAMENTI, OPERE D’ARTE E ALTRI INTERVENTI PER ITINERARI CICLABILI
AB.2	ABACO INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA

ELABORATI GRAFICI

Analisi	scala
A0 Stato di fatto: STRUTTURA DEL TERRITORIO COMUNALE DI CORMONS	1:10.000
A1.1 Stato di fatto: SISTEMA DEI TRASPORTI Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
A1.2 Stato di fatto: SISTEMA DEI TRASPORTI Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
A1.s Stato di fatto: SISTEMA DEI TRASPORTI – Schemi	-
A2.1 Stato di fatto: SISTEMA DELLA VIABILITÀ Area: Cormons	1:2.000
A2.2 Stato di fatto: SISTEMA DELLA VIABILITÀ Area: zona industriale	1:2.000
A2.3 Stato di fatto: SISTEMA DELLA VIABILITÀ Area: Brazzano e Giassico	1:2.000
A2.4 Stato di fatto: SISTEMA DELLA VIABILITÀ Area: Borgnano	1:2.000

A3.1	Stato di fatto: CENTRI ATTRATTORI Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
A3.2	Stato di fatto: CENTRI ATTRATTORI Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
A4.1	Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
A4.2	Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
A5.1	Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE SUDDIVISA PER TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
A5.2	Stato di fatto: RETE CICLABILE ESISTENTE SUDDIVISA PER TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
A6.1	Stato di fatto: INCIDENTALITÀ E CRITICITÀ DELLA MOBILITÀ CICLISTICA Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
A6.2	Stato di fatto: INCIDENTALITÀ E CRITICITÀ DELLA MOBILITÀ CICLISTICA Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
A7.1	Stato di fatto: RETE CICLABILE PIANIFICATA E IN PROGETTO Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
A7.2	Stato di fatto: RETE CICLABILE PIANIFICATA E IN PROGETTO Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000

Progetto

P0	Progetto: VISIONE STRATEGICA PER LA MOBILITÀ CICLISTICA NEL COMUNE DI CORMONS	1:10.000
P1	Progetto: CLASSIFICAZIONE RETE CICLABILE (BICITALIA, RECIR, RSC E RECIC)	1:10.000
P2.1	Progetto: RETE CICLABILE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ NEL COMUNE DI CORMONS Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
P2.2	Progetto: RETE CICLABILE E SERVIZI PER LA CICLABILITÀ NEL COMUNE DI CORMONS Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
P3.1	Progetto: RETE CICLABILE E CENTRI ATTRATTORI Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
P3.2	Progetto: RETE CICLABILE E CENTRI ATTRATTORI Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
P4	Progetto: RETE CICLABILE CON INTERMODALITÀ E MULTIMODALITÀ	1:10.000
P5.1	Progetto: RETE CICLABILE SUDDIVISA PER TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI ED INTERVENTI DA REALIZZARE Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000

P5.2	Progetto: RETE CICLABILE SUDDIVISA PER TIPOLOGIE INFRASTRUTTURALI ED INTERVENTI DA REALIZZARE Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
P6.1	Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA Area: Cormons	1:2.000
P6.2	Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA Area: zona industriale	1:2.000
P6.3	Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA Area: Brazzano e Giassico	1:2.000
P6.4	Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA Area: Borgnano	1:2.000
P6.s	Progetto: INTERVENTI PER LA CICLABILITÀ DIFFUSA – Schemi	-
P7.1	Progetto: RETE CICLABILE CON INDIVIDUAZIONE INTERVENTI PRIORITARI Area nord: Cormons, Brazzano e Giassico	1:5.000
P7.2	Progetto: RETE CICLABILE CON INDIVIDUAZIONE INTERVENTI PRIORITARI Area sud: Borgnano e zona industriale	1:5.000
P8	Progetto: RETE CICLABILE CON MONITORAGGIO DEI FLUSSI CICLISTICI	1:10.000

17 PROBLEMI AMBIENTALI DELLE MODIFICHE INTRODOTTE

La natura delle previsioni contenute nel BICIPLAN non comportano modifiche allo stato dei luoghi capaci di intervenire con effetti sullo stato dell'ambiente.

In linea generale gli interventi proposti sono riconducibili alle seguenti tipologie:

- azioni finalizzate all'accrescimento dell'utilizzo della bicicletta;
- interventi infrastrutturali previsti per la maggior parte ove già sono presenti infrastrutture per la viabilità o vie di comunicazione;
- interventi di manutenzione della sede stradale, degli attraversamenti o inserimento di nuova cartellonistica.

Anche se il Biciplan interviene su ambiti naturali ed agricoli, non si evidenziano significativi problemi ambientali indotti.

Il Biciplan non modifica né crea interferenza con le componenti biotiche/abiotiche del territorio comunale.

La rete comunale ciclabile prevista dal Biciplan interferisce solo minimamente con il sito pSIC – IT3330010 Valle denominato “Valle del Rio Smiardar” in quanto uno degli itinerari (*Cod. E - It. cicl. Brazzano-Ca' delle Vallade*) lo lambisce perimetralmente sul lato ovest. Non si prevedono però lavori che possano in alcun modo danneggiare il suddetto sito d'interesse comunitario così come specificato nel paragrafo 17.1.10 *Cod. E - It. cicl. Brazzano-Ca' delle Vallade*.

Considerate le caratteristiche del Biciplan e la localizzazione del Comune di Cormons rispetto ai siti “Natura 2000” si ritiene che il Piano stesso non produca effetti e/o ripercussioni significative sullo stato di conservazione dei caratteri naturali dei siti.

Laddove gli itinerari ciclabili d'ambito comunale si sovrappongano alle fasce di rispetto dei corsi d'acqua tutelati dal PPR FVG (ambito 6-8), verranno seguite tutte le indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR con l'iter autorizzativo previsto.

Alcuni itinerari attraversano aree classificate dal Piano Assetto Idrogeologico P.A.I. come zone a pericolosità idraulica moderata: la tipologia degli interventi previsti è comunque sempre compatibile con il grado di pericolosità dell'area.

Di seguito si espongono le relazioni e le valutazioni effettuate in rapporto alle singole modifiche introdotte dal Biciplan per quello che attiene la sola rete ciclabile di livello comunale (RECIC):

- itinerari ciclabili
- raccordi/collegamenti ciclabili

RETE CICLABILE PROGETTO

CICLOVIE DI LIVELLO NAZIONALE (BI)

- BI 12. Ciclovía Pedemontana Alpina
- BI 20. Ciclovía AIDA

CICLOVIE DI LIVELLO REGIONALE (FVG) - RECIR

- FVG 3. Ciclovía Pedemontana
- FVG 3/d. Ciclovía Pedemontana variante d Pedemontana orientale
- FVG 5/a. Ciclovía dell'Isonzo diramazione a Cormons

ITINERARI CICLABILI DI LIVELLO SOVRACOMUNALE (GO) - RSC (EX RECIU)

Percorsi ciclabili delle colline

- GO 1. It. ciclabile anello del Collio
- GO 1 var a. It. ciclabile anello del Collio variante Cormons-Preval
- GO 1 var transr. It. ciclabile anello del Collio variante transfrontaliera
- GO 1 dir e. It. ciclabile anello del Collio diramazione del monte Quarin e colle della Croce
- GO 1A. It. ciclabile anello del Collio

Percorsi ciclabili della pianura

- GO 3A. It. ciclabile della pianura dell'alto Isontino
- GO 3 dir I. It. ciclabile della pianura dell'alto Isontino diramazione di Cormons

Percorsi ciclabili dei fiumi

- GO 5 + GO 5A. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa
- GO 5 dir a. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Brazzano
- GO 5 dir b. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Cormons nord
- GO 5 dir c. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Cormons centro
- GO 5 dir d. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa diramazione Borgnano
- GO 5 var a. It. ciclabile del Iudrio, Torre e Versa variante di Visinale, Villanova e Chiopris

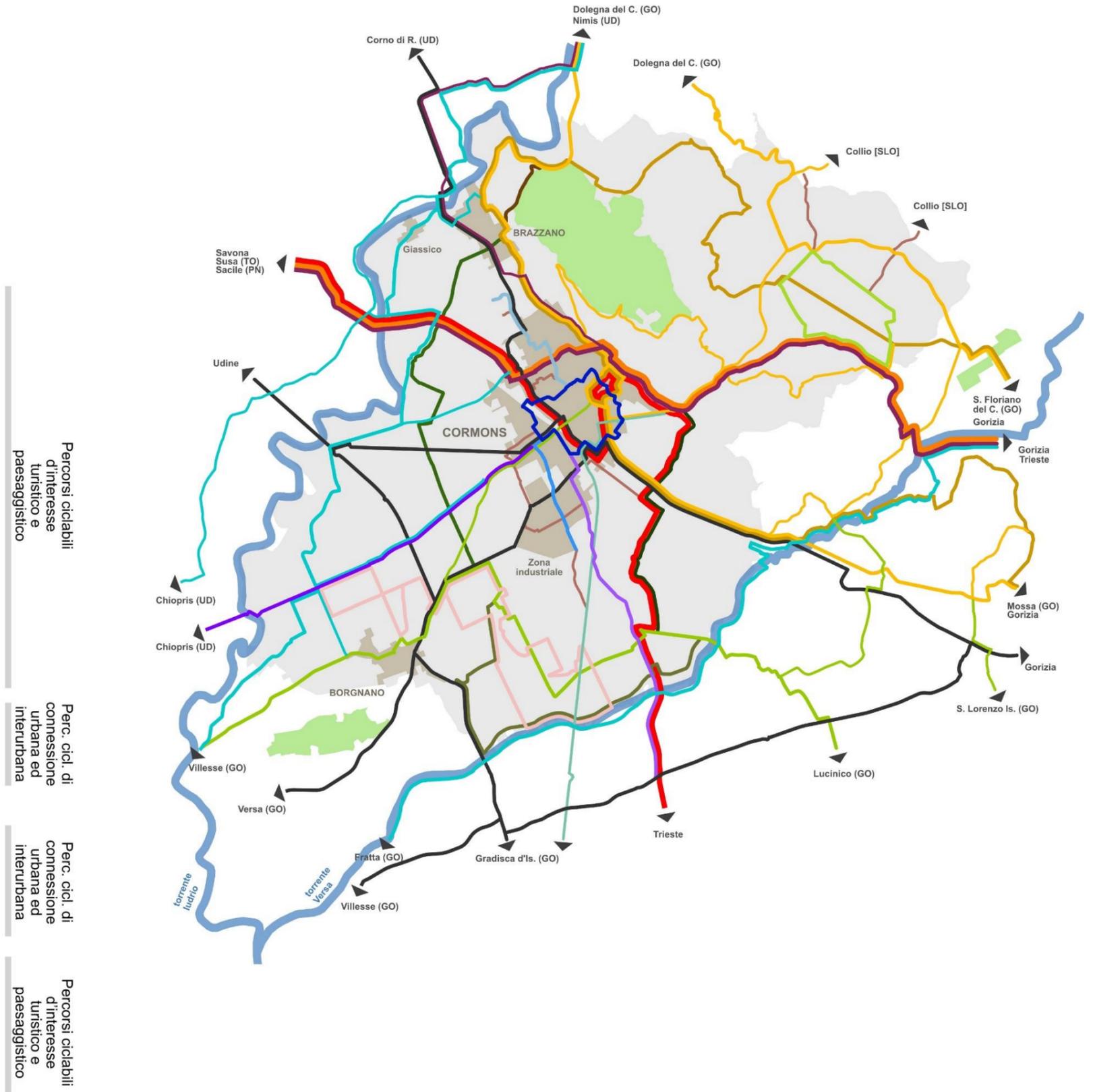
- GO 8. It. ciclabile Gorizia-Cormons-Brazzano
- GO 10. It. ciclabile Gradisca-Mariano-Borgnano
- GO 11A. It. ciclabile Versa-Medea-Cormons

ITINERARI CICLABILI DI LIVELLO COMUNALE DI CORMONS - RECIC

- 0. It. ciclabile anello urbano di Cormons
- 1. It. ciclabile piazza Marconi-polo sportivo
- 2. It. ciclabile via Ara Pacis-zona industriale
- 3. It. ciclabile Cormons-Corona
- 4. It. ciclabile Cormons-Chiopris

- A. It. ciclabile anello della piana del Preval
- B. It. ciclabile della campagna est
- C. It. ciclabile della campagna ovest
- D. It. ciclabile della campagna sud
- E. It. ciclabile Brazzano-Ca' delle Vallade
- GA. Percorso ciclabile privato di libero accesso Girangoris

— Raccordo/collegamento ciclabile



17.1 Cod. 0 - It. cicl. anello urbano di Cormons

Percorso cicl. di connessione. urbana ed interurbana

Caposaldo 1 **Caposaldo 2** **m**

Stazione ferroviaria, via Alcide De Gasperi Stazione ferroviaria, via Alcide De Gasperi 3816,80

L'itinerario ciclabile è un percorso circolare che si origina e termina presso la stazione ferroviaria di Cormons. L'obiettivo del percorso ciclabile è quello di riconnettere il tessuto urbano di Cormons, marcatamente diviso dalla linea ferroviaria. Essa rappresenta infatti una cesura che genera due ambiti (zona nord e zona sud) distinti e poco comunicanti tra loro. Si vuole proporre un anello ciclabile, ben definito su strade interne alla città, destinato in particolar modo ai ciclisti più vulnerabili come bambini ed anziani, che attraversi l'ambito urbano di Cormons, sia a nord che a sud della linea ferroviaria, oltrepassandola attraverso sottopassaggi dedicati, toccando gli attrattori utilitaristici principali come scuole, stazione ferroviaria, area mercato settimanale, aree verdi e parchi gioco e mettendoli in relazione con le aree residenziali.

Partendo dalla stazione, il percorso imbocca via Luigi Einaudi e prosegue linearmente lungo via della Braida, superata piazza Guglielmo Marconi, si immette in via Udine e successivamente in vicolo Fornace. Qui percorre lo stretto vicolo tra i civici 30 e 32, intersecando poi via Francesco di Manzano. Su un arco ovest-est taglia tutto il nucleo storico progressivamente attraverso via Cancelleria Vecchia, via Pescheria, via Nazario Sauro, via Cesare Battisti e via Colombar, giungendo dunque presso il polo scolastico di viale Roma. Procede lungo via Ippolito Nievo, via Gorizia, giardini della Pace ed entra nell'ambito urbano a sud della linea ferroviaria attraverso il nuovo sottopassaggio ciclopedonale previsto dal piano attraverso la ferrovia, che mette in collegamento via Madonnina con via Isonzo. Dopo aver costeggiato per un breve tratto la SR 56, percorre in ordine via Bancaria, via Ara Pacis, via Primo Maggio e via Filanda, dove tramite un nuovo sottopassaggio l'anello viene chiuso e si ritorna al punto di partenza presso la stazione ferroviaria in via Alcide De Gasperi.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		Nella zona di via Ippolito Nievo, l'itinerario attraversa la fascia di rispetto dei corsi d'acqua tutelati dal PPR FVG (ambito 6). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.

17.2 Cod. 1 - It. cicl. piazza Marconi-polo sportivo

Percorso cicl. di connessione. urbana ed interurbana

Caposaldo 1 **Caposaldo 2** **m**

Piazzale Guglielmo Marconi Piazzale Azzurri d'Italia 1686,10

L'itinerario ciclabile mette in collegamento il centro urbano di Cormons con il polo sportivo posto ai margini dell'abitato verso nord.

Il tracciato si origina in piazzale Guglielmo Marconi e attraverso via Piave raggiunge il parco giochi di Foro Boario. Lasciando questo sulla sinistra, imbocca via San Daniele percorrendola nella sua totalità e svolta nella laterale a destra, sino al civico 55, nella nuova lotizzazione residenziale; da qui si prevede un'uscita diretta su via Brazzano (SR 356). L'itinerario percorre la strada regionale sino a giungere al polo sportivo, immettendosi in piazzale Atleti Azzurri d'Italia.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze

17.3 Cod. 2 - It. cicl. via Ara Pacis-zona industriale

Percorso cicl. di connessione. urbana ed interurbana

Caposaldo 1 **Caposaldo 2** **m**

Intersezione via Primo Maggio-via Ara Pacis Via Alessandro Volta, presso canale principale Il tronco 1365,42

L'itinerario ciclabile mette in collegamento l'abitato di Cormons con la zona industriale posta a sud.

Il tracciato si origina presso l'intersezione tra via Primo Maggio e via Ara Pacis, attraversa l'ambito urbano a sud della ferrovia di Cormons tramite via Sesariole e si inserisce nella zona industriale che percorre nella sua totalità lungo via Alessandro Volta.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze

17.4 Cod. 3 - It. cicl. Cormons-Corona

Percorso cicl. di connessione. urbana ed interurbana

Caposaldo 1 **Caposaldo 2** **m**

Intersezione via Buonarroti-via Isonzo (SR 56) Ponte su torrente Versa, via Cormons 3031,39

L'itinerario ciclabile connette Cormons con Corona, frazione di Mariano del Friuli.

Il tracciato si origina presso l'intersezione di via Buonarroti con via Isonzo (SR 56), a nord dell'area industriale di Cormons. Prosegue in direzione sud-est in via Buonarroti e lambisce tutta la zona industriale lungo via

Corona. Si inserisce nel sottopassaggio del sedime dell'ex linea ferroviaria Cormons-Redipuglia, supera il canale principale Il tronco e giunge in località La Boatina. Percorre, parallelamente al rio Cormons, tutta via Corona sino a giungere al confine comunale con Mariano del Friuli, presso il ponte sul torrente Versa.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		<p>Lungo il rio Cormons e in corrispondenza dell'attraversamento del torrente Versa, l'itinerario attraversa la fascia di rispetto dei corsi d'acqua tutelato dal PPR FVG (ambito 8). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.</p> <p>Approssimativamente nel medesimo tratto, l'itinerario cicl. attraversa una zona con pericolosità idraulica moderata secondo quanto previsto dal Piano Assetto Idrogeologico P.A.I. La tipologia d'intervento è compatibile con il grado di pericolosità dell'area.</p>

17.5 Cod. 4 - It. cicl. Cormons-Chiopris

Percorso cicl. di connessione. urbana ed interurbana

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Intersezione via Ara Pacis-laterale via Ara Pacis	Strada a fondo naturale presso punto in cui canale principale Il tronco affluisce nel fiume Judrio	3.792,89

L'itinerario ciclabile connette Cormons con Chiopris-Viscone

Il tracciato si origina lungo via Ara Pacis e ricalca un vecchia strada di collegamento tra il capoluogo comunale e Chiopris. Mantiene costantemente una direzione sud-ovest lungo tutto il suo tragitto. Interseca via Isonzo (SR 305) e imbocca via Benvenuto Cellini, che abbandona poco dopo presso un bivio per inserirsi in una strada a fondo naturale, che percorre nella sua totalità, giungendo fino al fiume Judrio dove è previsto un nuovo ponte ciclopedonale per attraversare il corso d'acqua ed innestarsi sul tracciato di strade bianche esistenti nel comune di Chiopris-Viscone.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale

Nessuna

Nessuno



In corrispondenza del fiume Judrio, l'itinerario attraversa la fascia di rispetto dei corsi d'acqua tutelato dal PPR FVG (ambito 8). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.

Sul lato est del fiume Judrio, l'itinerario attraversa una zona con pericolosità idraulica moderata secondo quanto previsto dal Piano Assetto Idrogeologico P.A.I.. Sul lato ovest del fiume (comune contermine), invece, è presente una zona con pericolosità media. La tipologia d'intervento è compatibile con il grado di pericolosità dell'area.

17.6 Cod. A - It. cicl. anello della piana del Preval

Percorso cicl. d'interesse turistico e paesaggistico

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Scolo Andric, via Russiz, presso laghetti del Preval	Scolo Andric, via Russiz, presso laghetti del Preval	4.240,71

L'itinerario ciclabile punta a rendere maggiormente fruibile l'ambito della piana del Preval.

Si tratta di un percorso circolare che si appoggia su un tratto della ciclovia FVG 3 e da cui è possibile prendere l'anello. Il tracciato si origina e termina presso l'intersezione via Russiz con strada a fondo naturale che corre parallelamente allo scolo Andric, presso i laghetti del Preval. Tutto il tracciato presenta un fondo totalmente naturale e corre lungo le direttrici dettate da alcuni canali: nell'ordine, scolo Andric, scolo Castelletto, canale 3 bis C, canale 3PA, canale 5A. Successivamente rientra sulla strada via Russiz e chiude l'anello.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale

Nessuna

Nessuno



Il percorso attraversa fasce di rispetto di corsi d'acqua e laghi tutelati dal PPR FVG: ambito 6 (corsi d'acqua), id_lago 78-79-80-81 (laghi).

Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.

Nel tratto lungo il canale 3BIS C, l'itinerario lambisce due prati stabili senza sovrapporsi. Non si prevedono lavori che possano in alcun modo danneggiare/ridurre i prati stabili. Si prevede unicamente l'adeguamento della strada interpoderale esistente con realizzazione del fondo in stabilizzato.

17.7 Cod. B - It. cicl. della campagna est

Percorso cicl. d'interesse turistico e paesaggistico

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Innesto strada a fondo naturale in via Darko Bratina	Intersezione via Subida-via Faet	3070,82

L'itinerario ciclabile mira a valorizzare l'ambito rurale della campagna est di Cormons, costituito dagli ambiti di Bosc di Sot, Pradis e Faet. Il tracciato si origina a sud dell'area Bosc di Sot e prosegue in direzione nord lungo una strada a fondo naturale che si innesta successivamente in via Bosc di Sot. Procede lungo tutta la via sino ad intersecare via Isonzo (SR 56) che percorre per un breve tratto sino ad inserirsi nel sottopassaggio ferroviario di via Faet. Da qui attraversa tutta la località Pradis, verte poi in direzione nord-ovest verso la fontana del Faet e raggiunge l'abitato di Cormons presso l'intersezione con via Subida.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		<p>Al termine di via Faet, l'itinerario attraversa la fascia di rispetto del corso d'acqua tutelato dal PPR FVG (ambito 6). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.</p> <p>Sul lato della ferrovia, l'itinerario attraversa una zona con pericolosità idraulica moderata secondo quanto previsto dal Piano Assetto Idrogeologico P.A.I.. La tipologia d'intervento è compatibile con il grado di pericolosità dell'area.</p>

17.8 Cod. C - It. cicl. della campagna ovest

Percorso cicl. d'interesse turistico e paesaggistico

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Strada a fondo naturale ortogonale al canale principale Il tronco	Intersezione via San Giorgio-via Sottomonte	4743,56

L'itinerario ciclabile mira a valorizzare l'ambito rurale della campagna ovest di Cormons. Esso si origina in località Madoletti e corre su strada a fondo naturale in direzione nord-nordovest, intersecandosi – in ordine – con via Benvenuto Cellini, via Isonzo (SR 56) e via Judrio. Successivamente verte in direzione nord-est, entra in località San Quirino e si avvicina alla chiesetta di San Quirino. Da qui, oltrepassa la linea ferroviaria tramite il sottopassaggio agricolo esistente e si inserisce in via Molin Nuovo, sino a giungere al centro abitato di Brazzano.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale

Nessuna

Nessuno



Nel tratto che attraversa la SR 56 e la ferrovia, l'itinerario ciclabile lambisce alcuni prati stabili. Non si prevedono lavori che possano in alcun modo danneggiare/ridurre i prati stabili. Si prevede il mantenimento del fondo in ghiaia.

Per un breve tratto, il percorso attraversa sul lato nord della ferrovia una zona con pericolosità idraulica moderata secondo quanto previsto dal Piano Assetto Idrogeologico P.A.I. La tipologia d'intervento è compatibile con il grado di pericolosità dell'area.

17.9 Cod. D - It. cicl. della campagna sud

Percorso cicl. d'interesse turistico e paesaggistico

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Intersezione via Vino della Pace-località Angoris	Innesto strada a fondo naturale in via Darko Bratina, presso ponte sul torrente Versa	5608,86

L'itinerario ciclabile mira a valorizzare l'ambito rurale della campagna sud di Cormons e del lungo Versa. Esso si origina in località Angoris, presso la villa Locatelli e, ricalcando parte del tracciato del perc. ciclabile Girangoris (GA), si dirige verso località Villaorba. Prosegue dunque verso sud lungo via Aquileia (SR 305), parallelamente al confine comunale con Medea. Giunto in prossimità del ponte sul torrente Versa al confine con Mariano del Friuli, verte in direzione nord-est per rimanere all'interno del comune di Cormons. Procede dunque su strada bianca lungo la sponda destra del torrente Versa, costeggiandolo sino a giungere in prossimità del ponte su via Darko Bratina, al confine con Moraro.

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale

Nessuna

Nessuno



In corrispondenza del torrente Versa, l'itinerario si sviluppa all'interno della fascia di rispetto dei corsi d'acqua tutelati dal PPR FVG (ambito 8). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.

L'itinerario è quasi interamente compreso all'interno di una zona con pericolosità idraulica moderata secondo quanto previsto dal Piano Assetto Idrogeologico P.A.I. La tipologia d'intervento è compatibile con il grado di pericolosità dell'area.

17.10 Cod. E - It. cicl. Brazzano-Ca' delle Vallade

Percorso cicl. d'interesse turistico e paesaggistico

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Intersezione via San Giorgio-via Acquedotto	Innesto strada a fondo naturale in SP 14, Ca' delle Vallade	974,23
L'itinerario ciclabile collega in modo diretto, seppur con un dislivello, Brazzano a Ca' della Vallade, lambendo l'area naturale del rio Smiardar.		
Esso si origina in località S. Rocco di Brazzano, nei pressi della chiesa di San Lorenzo e prosegue lungo via San Giorgio. Successivamente si abbandona il fondo asfaltato per innestarsi lungo una strada bianca che prosegue inoltrandosi nel bosco. Termina dunque intersecandosi con la SP 14, a poca distanza dalla strada verso Ca' della Vallade.		

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		<p>L'itinerario ciclabile si sviluppa lungo il perimetro del pSIC – IT3330010 Valle denominato "Valle del Rio Smiardar" senza sovrapporsi.</p> <p>Non si prevedono lavori che possano in alcun modo danneggiare il suddetto sito d'interesse comunitario. Sul tratto più a sud è previsto il mantenimento del fondo esistente in asfalto, mentre nel tratto più a nord si prevede unicamente l'adeguamento della strada interpodereale esistente con realizzazione del fondo in stabilizzato.</p> <p>In corrispondenza della SP 14 l'itinerario si introduce all'interno della fascia di rispetto dei corsi d'acqua tutelati dal PPR FVG (ambito 6). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.</p>

17.11 Cod. GA - Perc. cicl. privato ad accesso libero "Girangoris"

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Villa Locatelli, località Angoris	Villa Locatelli, località Angoris	11980,57
Il Girangoris è un itinerario ciclabile privato ad accesso libero che attraversa i terreni della tenuta Angoris. È un percorso ad anello che inizia e termina presso villa Locatelli, in località Angoris. Dal punto di origine si sviluppa in direzione est lungo strade bianche che costeggiano fondi agricoli a nord di Borgnano per rientrare di nuovo poi su via Cellini e proseguire verso località Villaorba. Successivamente si dirige verso il torrente Versa e ne percorre per un tratto le sponde, sino a deviare poco dopo verso la località di Monticello e rientrare quindi al punto di inizio in località Angoris. Ad eccezione del tratto interno al giardino della villa, l'itinerario è sempre percorribile.		

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		In località Monticello, l'it. ciclabile attraversa una zona con pericolosità idraulica moderata secondo quanto previsto dal Piano Assetto Idrogeologico P.A.I. La tipologia d'intervento è compatibile con il grado di pericolosità dell'area. Nella medesima area, l'itinerario attraversa una zona che ricade nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua tutelati dal PPR FVG (ambito 8). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.

17.12 Cod. r1 - Collegamento transfrontaliero Preval-Plessiva

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m								
Loc. Picolla, presso civico 19 bis	Confine di stato nei pressi del valico di Plessiva	820,17								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Alterazioni in rapporto all'ambiente</th> <th>Problemi ambientali</th> <th>Stato ambiente</th> <th>Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nessuna</td> <td>Nessuno</td> <td></td> <td>Non sono presenti interferenze</td> </tr> </tbody> </table>			Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale	Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale							
Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze							

17.13 Cod. r2 - Collegamento transfrontaliero Preval-Medana

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m								
Intersezione strada a fondo naturale-canal 3 bis C	Valico di Castelletto Zeglo	634,21								
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Alterazioni in rapporto all'ambiente</th> <th>Problemi ambientali</th> <th>Stato ambiente</th> <th>Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Nessuna</td> <td>Nessuno</td> <td></td> <td>Il collegamento transfrontaliero sul lato ovest lambisce un prato stabile senza però sovrapporsi. Non si prevedono lavori che possano in alcun modo ridurre/danneggiare il prato stabile. Si prevede l'adeguamento della strada interpodereale esistente con realizzazione del fondo in stabilizzato.</td> </tr> </tbody> </table>			Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale	Nessuna	Nessuno		Il collegamento transfrontaliero sul lato ovest lambisce un prato stabile senza però sovrapporsi. Non si prevedono lavori che possano in alcun modo ridurre/danneggiare il prato stabile. Si prevede l'adeguamento della strada interpodereale esistente con realizzazione del fondo in stabilizzato.
Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale							
Nessuna	Nessuno		Il collegamento transfrontaliero sul lato ovest lambisce un prato stabile senza però sovrapporsi. Non si prevedono lavori che possano in alcun modo ridurre/danneggiare il prato stabile. Si prevede l'adeguamento della strada interpodereale esistente con realizzazione del fondo in stabilizzato.							

17.14 Cod. r3 - Raccordo est-ovest zona industriale

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Intersezione via Vino della Pace-via Fermi	Intersezione via Fermi-via Corona	868,78

Alterazioni in rapporto all'ambiente **Problemi ambientali** **Stato ambiente** **Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale**

Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
---------	---------	---	--------------------------------

17.15 Cod. r4 - Raccordo via XV Aprile-via Isonzo-via Campi Nadari-via Vino della Pace

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Intersezione via XXV Aprile-via Primo Maggio	Intersezione via Campi Nadari-via Vino della Pace	1196,32

Alterazioni in rapporto all'ambiente **Problemi ambientali** **Stato ambiente** **Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale**

Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
---------	---------	---	--------------------------------

17.16 Cod. r5 - Raccordo Foro Boario-poliambulatorio-stazione

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Intersezione via Armistizio-via San Daniele	Via Alcide De Gasperi, presso parcheggio pubblico	501,29

Alterazioni in rapporto all'ambiente **Problemi ambientali** **Stato ambiente** **Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale**

Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
---------	---------	---	--------------------------------

17.17 Cod. r6 - Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 3

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Innesto strada a fondo naturale con via Corona	Sedime ex ferrovia Cormons-Redipuglia	140,49

Alterazioni in rapporto all'ambiente **Problemi ambientali** **Stato ambiente** **Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale**

Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
---------	---------	---	--------------------------------

17.18 Cod. r7 - Raccordo via Brazzano-viale Fanti del Torino

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Via Brazzano (SR 356), presso civico 45	Via Fanti del Torino, presso parcheggio pubblico	60,02

Alterazioni in rapporto all'ambiente **Problemi ambientali** **Stato ambiente** **Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale**

Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
---------	---------	---	--------------------------------

17.19 Cod. r8 - Raccordo via Gorizia-via Capriva

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Via Gorizia, ingresso campo sportivo	Via Capriva, presso civico 1	110,10

Alterazioni in rapporto all'ambiente **Problemi ambientali** **Stato ambiente** **Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale**

Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
---------	---------	---	--------------------------------

17.20 Cod. r9 - Raccordo FVG 5/a-it. cicl. 2

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Via Alessandro Volta, presso canale principale Il tronco	Innesto strada a fondo naturale con sedime ex ferrovia Cormons-Redipuglia	723,14

Alterazioni in rapporto all'ambiente **Problemi ambientali** **Stato ambiente** **Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale**

Nessuna	Nessuno		Non sono presenti interferenze
---------	---------	---	--------------------------------

17.21 Cod. r10 - Raccordo via Isonzo

Caposaldo 1	Caposaldo 2	m
Rotatoria tra via Isonzo e via Gorizia	Intersezione via Isonzo-via Faet	892,52

Alterazioni in rapporto all'ambiente	Problemi ambientali	Stato ambiente	Interferenze con aree/elementi di pregio e/o tutelati dal punto di vista ambientale
Nessuna	Nessuno		Il raccordo ciclabile attraversa nel tratto a ovest un'area che ricade nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua tutelati dal PPR FVG (ambito 8). Gli interventi dovranno rispondere alle indicazioni definite dall'art. 23 delle NTA del PPR e seguire l'iter autorizzativo previsto.



Miglioramento a livello generale dello stato dell'ambiente a fronte della diminuzione degli spostamenti con i mezzi motorizzati a favore dell'utilizzo della mobilità ciclabile.

Diminuzione delle criticità presenti per la rete ciclabile con contestuale miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini e dei livelli di incidentalità

18 EFFETTI DEL PIANO, CARATTERE CUMULATIVO E ASPETTI TRANSFRONTALIERI ED ESTENSIONE SPAZIALE DEGLI EFFETTI

Le modifiche proposte non modificano significativamente le caratteristiche e la qualità del suolo, i fattori climatici, la flora e la fauna, i beni culturali e, in generale, la salubrità ambientale. Inoltre non si interviene con effetti negativi sugli habitat interessanti dal punto di vista naturalistico in quanto non propongono modifiche finalizzate al danneggiamento delle specie animali e vegetali.

Le modifiche contenute nel BICIPLAN non sono tali da manifestare effetti cumulativi con altre dinamiche presenti sul territorio, trattasi difatti del miglioramento della rete ciclabile esistente attraverso l'eliminazione dei punti di discontinuità o pericolo e l'individuazione di alcuni nuovi percorsi ciclabili lungo il sedime di carrarecce o viabilità esistente.

Non sono rilevati effetti transfrontalieri, le modifiche proposte non superano il limite proprio delle singole modifiche introdotte.

L'entità degli effetti derivanti dalle modifiche introdotte non superano quindi l'ambito di intervento delle modifiche specifiche e non producono, neanche all'interno dei limiti spaziali, danni o rischi per la salute umana e l'ambiente.

19 INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Il PIANO non incide in modo negativo sullo sviluppo sostenibile del territorio comunale per le seguenti motivazioni:

- non si prevedono nuove costruzioni;
- viene tutelata l'integrità degli ambienti naturali e degli ambienti fragili;
- vengono riutilizzate strutture viarie esistenti (carrarecce, interpoderali);
- promuove l'utilizzo a fini turistici consapevoli del territorio e in particolare dell'ambiente naturale e delle colline, secondo i principi della mobilità lenta e dell'escursionismo legato sia al cammino che alla bicicletta.

20 RILEVANZA DEL PIANO PER L'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA COMUNITARIA NEL SETTORE DELL'AMBIENTE

Le modifiche introdotte dal BICIPLAN non hanno alcuna rilevanza relativamente all'attuazione della normativa comunitaria. In sede di progettazione esecutiva il rispetto delle normative nonché dei regolamenti comunali costituiscono elemento di sostenibilità nella realizzazione delle opere.

21 EFFETTI CUMULATIVI

Il Biciplan prevede interventi minimi di trasformazione in ambiti naturali e agricoli finalizzati alla fruizione consapevole di tali ambiti. Una prevedibile maggior pressione antropica a fini escursionistici, si ritiene sostenibile relativamente all'equilibrio ecosistemico e dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

Componente	Effetto	Pressione prevista a seguito dell'attuazione del Biciplan	Note
ARIA TRAFFICO	Aumento delle emissioni di inquinanti in atmosfera dovuti all'incremento di traffico derivante da nuove edificazioni	NON prevista Si prevede piuttosto una RIDUZIONE delle emissioni inquinanti	L'attuazione del Biciplan non determina un aumento delle emissioni dovuto al traffico veicolare. Il Piano è orientato ad incentivare piuttosto l'utilizzo della bici sia negli spostamenti utilitaristici che in quelli di tipo escursionistico
ACQUA	Aumento reflui da depurare e consumi di acqua potabile	NON prevista	Il Biciplan non induce incremento dei reflui da depurare né si prevede l'utilizzo di acqua potabile.

SUOLO	Aumento della cementificazione e impermeabilizzazione del suolo	PREVISTA (di dimensioni ridotte)	Il Biciplan non determina un rilevante incremento di consumo del suolo. I nuovi percorsi ciclabili introdotti dal Piano con fondo in asfalto verranno affiancati alla viabilità veicolare esistente. I percorsi in ambito extraurbano ricalcheranno la viabilità secondaria/carrarecce esistenti (nelle carrarecce è prevista la regolarizzazione del fondo con stabilizzato)
RIFIUTI	Incremento di rifiuti	NON prevista	Il Piano non determina incremento del carico insediativo sul territorio comunale conseguentemente non determina incremento della quantità di rifiuti prodotti.
RUMORE	Aumento del rumore	NON prevista	L'attuazione del Biciplan non comporta incremento dell'inquinamento acustico. Gli impatti sono collegati alla sola fase di cantiere per l'utilizzo di mezzi meccanici d'opera e di trasporto che potranno determinare produzione di rumore, polveri e vibrazioni. La fase di cantiere è comunque limitata nel tempo oltreché circoscritta spazialmente, per cui il disturbo effettivo sarà sostanzialmente contenuto.
ENERGIA	Aumento dei consumi	NON PREVISTA	Il Biciplan non comporta un aumento dei consumi di energia elettrica.
BIODIVERSITÀ	Tutela della biodiversità	NON prevista	La rete comunale ciclabile (RECIC) prevista dal Piano tocca marginalmente (lungo il perimetro) il sito pSIC – IT3330010 Valle denominato “Valle del Rio Smiardar”. Considerate le caratteristiche del Piano e la localizzazione del Cormons rispetto ai siti “Natura 2000” si ritiene che la variante stessa non produca effetti e/o ripercussioni significative sullo stato di conservazione dei caratteri naturali dei siti.

FAUNA	Tutela della fauna locale	NON prevista	Considerate le caratteristiche del Biciplan si ritengono non verificabili effetti significativi sulla fauna locale.
HABITAT	Salvaguardia degli habitat	NON prevista	La rete comunale ciclabile (RECIC) prevista dal Piano tocca marginalmente (lungo il perimetro) il sito pSIC – IT3330010 Valle denominato “Valle del Rio Smiardar”. Considerate le caratteristiche del Piano e la localizzazione del Cormons rispetto ai siti “Natura 2000” si ritiene che la variante stessa non produca effetti e/o ripercussioni significative sullo stato di conservazione dei caratteri naturali dei siti.
PAESAGGIO	Impatto visivo	PREVISTA (di dimensioni ridotte)	Il Biciplan non altera i caratteri del paesaggio agrario ma ha piuttosto l'obiettivo di valorizzarlo con la realizzazione di nuovi itinerari ciclabili che si configurano come uno strumento per la fruizione del territorio naturale in modo consapevole. La definizione dei tracciati effettuata dal Biciplan ha come obiettivo la riduzione dei tracciati ciclopedonali di nuova realizzazione utilizzando tracciati in parte già esistenti ed infrastrutture preesistenti solo da adeguare.
POPOLAZIONE	Effetti socio-economici	NON prevista	Il Biciplan non determina effetti socio-economici sul territorio. L'attuazione del Piano potrà portare a condizioni più favorevoli per lo sviluppo della vita comunitaria e associativa del Comune e del turismo di tipo escursionistico.

22 CARATTERISTICHE DEGLI EFFETTI - RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE

L'analisi specifica degli effetti sulla salute umana si effettua nel caso di valutazione di piani/programmi particolarmente impegnativi che interessano parti di territorio estese o aree inquinate in cui sono previste azioni di bonifica e di risanamento oppure per piani e programmi relativi alla realizzazione di nuove aree industriali particolarmente inquinanti.

Le caratteristiche del Piano e del contesto nel quale si inserisce non evidenzia probabili rischi per la salute umana o per l'ambiente derivanti dalla attuazione dello strumento urbanistico nel rispetto delle normative e dei piani sovraordinati esistenti relativi alla tutela e salvaguardia del territorio.

23 ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI

Considerate la dimensione, l'ubicazione e la tipologia degli interventi in oggetto delle modifiche proposte, gli effetti riscontrati dalla valutazione si possono considerare molto limitati e circoscritti.

Gli effetti che potrebbero essere indotti si inseriscono in un processo pianificatorio orientato verso lo sviluppo sostenibile e sotto la verifica costante dalle precedenti valutazioni ambientali che hanno accompagnato l'iter dello strumento urbanistico vigente.

24 CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI

Per le motivazioni già espresse nel punto precedente, si ritiene che il Bicipan non abbia impatti maggiori rispetto alle previsioni dell'attuale PRGC sul sistema ambiente.

Il Piano, pur intervenendo in ambiti naturali e agricoli, non produce relazioni dirette o cumulative in relazione a problematiche ambientali quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici e i beni materiali. Pertanto si ritiene che il Bicipan non produca significativi effetti ambientali.

25 CONCLUSIONI

È ragionevole affermare che per effetto delle previsioni del BICIPLAN:

- non vengono introdotti, negli esistenti atti di pianificazione, fattori ai quali possa essere attribuita la valenza di alterare in senso negativo fatti ed elementi in condizioni da poter incidere negativamente sullo stato dell'ambiente;
- non vengono introdotte azioni in grado di produrre inquinamento e disturbi ambientali che possono interferire con lo stato dell'ambiente e con le aree di tutela dal punto di vista ambientale;
- il Bicipan con la sua RECIC non interferisce né con il sito pSIC – IT3330010 Valle denominato “Valle del Rio Smiardar” né con i siti ricadenti all'interno dei comuni contermini;
- le modifiche proposte non sono correlate con le vulnerabilità delle aree tutelate considerate e conseguentemente è improbabile che si producano effetti significativi sui siti Natura 2000 e sullo stato dell'ambiente in generale;
- non sono necessari ulteriori analisi ed approfondimenti.

Conseguentemente alla realizzazione delle Valutazioni presenti all'interno della presente relazione e come previsto dalla normativa vigente, si può escludere che gli interventi previsti dal BICIPLAN comportino degli effetti negativi tali da modificare lo stato dell'ambiente nel suo complesso.

Alla luce delle considerazioni precedentemente svolte, si ritiene che il BICIPLAN del Comune di Cormons **NON debba essere assoggettato a procedura di Valutazione Ambientale Strategica**, per i seguenti motivi:

- i contenuti sono riconducibili unicamente alla rete della ciclabilità e si costituiscono come interventi di minima sulla rete infrastrutturale esistente senza ripercussioni sullo stato dell'ambiente;
- i contenuti del BICIPLAN non hanno incidenze sulle aree tutelate dal punto di vista ambientale e paesaggistico nel loro complesso;
- i contenuti del BICIPLAN non hanno incidenze sulle aree tutelate ai sensi della Direttiva Habitat.