



REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE  
E TERRITORIO

Stradivarie Architetti Associati

TPS pro s.r.l.

TPS Associazione professionale

# Piano Regionale Mobilità Ciclistica

Sintesi non tecnica del  
Rapporto ambientale

P8.2

*Colophon*

**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA**

**DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE E TERRITORIO**

Assessore

**dott. Graziano Pizzimenti**

Direttore centrale

**dott. Marco Padrini**

**SERVIZIO LAVORI PUBBLICI, INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE**

Direttore di Servizio

**dott. Paolo Perucci**

Posizione Organizzativa

**ing. Iliana Gobbino,**

## **GRUPPO DI PIANIFICAZIONE REGIONALE**

Coordinatrice

**arch. Carolina Borruso**

**ing. Franco Bonu**

**geom. Walter Coletto**

**arch. Fabio Dandri**

**ing. Iliana Gobbino**

**dott.ssa Emanuela Snidaro**

**dott. Simone Stanic**

**ing. Giulio Pian**

dott.ssa Sara Zanolla

## **GRUPPO DI PROGETTAZIONE**

Coordinatrice

**arch. Claudia Marcon**

### **Stradivarie Architetti Associati**

via Cecilia de Rittmeyer, 14 - 34134 Trieste

**arch. Elisa Crosilla**

**arch. Claudia Marcon**

### **TPS pro s.r.l.**

via Antonio Gramsci, 3 - 40121 Bologna

### **TPS Associazione professionale**

via Settevalli, 133c - 06129 Perugia

**ing. Francesca Falcioli**

**Francesco Filippucci**

**ing. Guido Francesco Marino**

**ing. Nicola Murino**

## **VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

**FOR-NATURE s.r.l.**

---

Via Teobaldo Ciconi, 26 - 33100 Udine

**dott. nat. Matteo De Luca**

**dott. nat. Giuseppe Oriolo**

**dott. for. Luca Strazzaboschi**

---

## INDICE

<b>1</b>	<b>INTRODUZIONE</b> .....	<b>5</b>
1.1	IL PERCORSO DI VAS DEL PREMOCI .....	6
1.2	I SOGGETTI COINVOLTI NELLA VAS DEL PREMOCI .....	7
1.3	LE CONSULTAZIONI SUL RAPPORTO PRELIMINARE: RISULTATI .....	10
1.4	FINALITA', CONTENUTI E OBIETTIVI DELLA SINTESI NON TECNICA.....	13
<b>2</b>	<b>INQUADRAMENTO GENERALE DEL PREMOCI</b> .....	<b>14</b>
2.1	INQUADRAMENTO NORMATIVO DEL PREMOCI .....	15
2.2	INQUADRAMENTO GENERALE E OBIETTIVI DEL PREMOCI .....	17
	<b>2.2.1 Inquadramento generale e contenuti del PREMOCI</b> .....	17
	<b>2.2.2 Obiettivi e azioni del PREMOCI</b> .....	23
2.3	ANALISI DI COERENZA.....	29
<b>3</b>	<b>IL CONTESTO AMBIENTALE E L'AMBITO DI INFLUENZA DEL PREMOCI</b> .....	<b>31</b>
3.1	PRINCIPALI ASPETTI AMBIENTALI .....	32
3.2	SELEZIONE DELLE TEMATICHE PER L'ANALISI DI INFLUENZA DEL PIANO .....	32
3.3	VALUTAZIONE DEL CONTESTO RILEVATO E PROBABILE EVOLUZIONE DELL'AMBIENTE SENZA L'ATTUAZIONE DEL PIANO.....	35
<b>4</b>	<b>LE VALUTAZIONI AMBIENTALI</b> .....	<b>38</b>
4.2	ALTERNATIVE DI PIANO .....	39
4.3	LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA.....	51
	<b>4.2.1 Introduzione</b> .....	51
	<b>4.2.1 Considerazioni conclusive</b> .....	56
4.4	APPROCCIO METODOLOGICO E VALUTAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI DEL PIANO.....	57
<b>5</b>	<b>IL MONITORAGGIO</b> .....	<b>65</b>
<b>6</b>	<b>GLOSSARIO E ACRONIMI</b> .....	<b>82</b>

# 1

## INTRODUZIONE

## 1.1 IL PERCORSO DI VAS DEL PREMOCI

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un processo sistematico che accompagna l'elaborazione del Piano o Programma (P/P) e consente di valutare gli impatti che quest'ultimo può produrre sull'ambiente in modo strutturato, partecipativo e trasparente. La VAS integra le tematiche inerenti lo sviluppo sostenibile all'interno del processo di generazione del P/P.

La VAS è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE (*Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente*), per garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e per promuoverne la sostenibilità. La Direttiva considera la partecipazione dei Soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico quale elemento cardine per una maggiore trasparenza dell'iter decisionale. La Direttiva stabilisce quindi gli obiettivi, i soggetti da coinvolgere, gli ambiti di applicazione e la documentazione da produrre all'interno della procedura affinché gli effetti ambientali del P/P possano essere adeguatamente valutati e considerati.

Nell'ottica di uno sviluppo durevole e sostenibile, le politiche e le scelte pianificatorie devono basarsi sul principio di precauzione, per perseguire obiettivi di salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, di protezione della salute umana e di utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali. A livello nazionale la direttiva VAS è stata recepita dalla Parte seconda del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante *"Norme in materia ambientale"* e s.m.i., che disciplina e riordina gran parte della normativa nazionale in campo ambientale.

A livello regionale la direttiva VAS e il D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. sono stati recepiti dalla delibera di Giunta regionale del 29 dicembre 2015, n. 2627, recante *"D.lgs. 152/2006. indirizzi generali per i processi di VAS concernenti piani e programmi la cui approvazione compete alla regione, agli enti locali e agli altri enti pubblici della regione autonoma Friuli Venezia Giulia. approvazione definitiva."*

La VAS accompagna la formazione del P/P a partire dallo "scoping", sintetizzato nel Rapporto ambientale Preliminare che permette ai Soggetti competenti in materia ambientale di apportare i propri contributi e/o esprimere un parere sugli argomenti trattati. Quale fase di carattere dialogico, coinvolge Amministrazioni e Enti pubblici che, per le loro specifiche competenze e responsabilità nel settore ambientale, possono essere interessati dagli effetti derivanti dall'attuazione del P/P. Le risultanze di

---

questa fase diventano parte integrante del Rapporto ambientale che ne esplicita anche l'eventuale accoglimento.

In conformità ai contenuti dell'articolo 10, comma 3 del D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., la VAS comprende anche la Valutazione di Incidenza. Nel Rapporto ambientale sono inclusi gli elementi previsti dall'Allegato G del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, recante *“Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.”* e s.m.i. e della delibera di Giunta regionale del 11 luglio 2014, n. 1323 *“Indirizzi applicativi in materia di valutazione d'incidenza”* che, a livello regionale, fornisce indirizzi applicativi e indicazioni tecnico - operative per la predisposizione della documentazione inerenti la valutazione di incidenza.

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Friuli Venezia Giulia – PREMOCI è uno strumento di pianificazione di riferimento, con natura d'indirizzo, di inquadramento e promozione delle politiche per lo sviluppo della ciclabilità, che fornisce criteri e indirizzi per la redazione dei Biciplan, strumenti di pianificazione della mobilità ciclistica di scala comunale. In quest'ottica, anche **il Rapporto ambientale vuole costituire riferimento per la redazione dei Rapporti preliminari e l'espletamento della verifica di assoggettabilità dei Biciplan comunali.**

## 1.2 I SOGGETTI COINVOLTI NELLA VAS DEL PREMOCI

La VAS del PREMOCI è stata formalmente avviata con delibera di Giunta regionale del 11 dicembre 2020, n. 1850. I Soggetti coinvolti a vario titolo nel processo di VAS del PREMOCI, come individuati nell'Allegato 1 alla delibera della Giunta regionale suddetta, sono elencati nella Tabella 1.

Tabella 1: Soggetti coinvolti a vario titolo nella VAS del PREMOCI.

Soggetti coinvolti nella VAS del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica	
<b>AUTORITA' COMPETENTE</b>	Giunta regionale
<b>STRUTTURA DI SUPPORTO TECNICO ALL'AUTORITÀ COMPETENTE</b>	Regione Friuli Venezia Giulia Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile Servizio valutazioni ambientali

<b>Soggetti coinvolti nella VAS del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica</b>	
<b>AUTORITA' PROCEDENTE</b>	Giunta regionale
<b>SOGGETTO PROPONENTE</b>	Regione Friuli Venezia Giulia Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio lavori pubblici, infrastrutture di trasporto e comunicazione
<b>SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE</b>	Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - MIBACT Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio del Friuli Venezia Giulia
	Regione Friuli Venezia Giulia Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile Servizio energia Servizio difesa del suolo Servizio gestione risorse idriche
	Regione Friuli Venezia Giulia Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio trasporto pubblico regionale e locale Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica
	Regione Friuli Venezia Giulia Direzione centrale lavoro, formazione, istruzione e famiglia Servizio coordinamento politiche per la famiglia Servizio interventi per i lavoratori e le imprese Servizio politiche del lavoro Servizio formazione
	Regione Friuli Venezia Giulia Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche Servizio politiche rurali e sistemi informativi in agricoltura Servizio sviluppo comparto agricolo Servizio biodiversità Servizio gestione territorio montano, bonifica e irrigazione

**Soggetti coinvolti nella VAS del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**

<p>Servizio foreste e corpo forestale</p> <p>Servizio coordinamento politiche per la montagna</p>
<p>Regione Friuli Venezia Giulia</p> <p>Direzione centrale salute, politiche sociali e disabilità</p> <p>Servizio prevenzione, sicurezza alimentare e sanità pubblica veterinaria</p>
<p>Enti Regionali:</p> <p>Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente</p> <p>Agenzia Regionale per lo Sviluppo Rurale - ERSR</p> <p>Agenzia Lavoro &amp; Sviluppo impresa</p> <p>PromoTurismo FVG</p> <p>Ente Tutela Pesca e Patrimonio Ittico fvg</p>
<p>Aziende Sanitarie:</p> <p>Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina (ASU GI)</p> <p>Azienda Sanitaria Universitaria Friuli Centrale (ASU FC)</p> <p>Azienda Sanitaria Friuli Occidentale (AS FO)</p>
<p>Enti di Decentramento Regionale:</p> <p>Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Gorizia</p> <p>Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Pordenone</p> <p>Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Trieste</p> <p>Ente di Decentramento Regionale (EDR) di Udine</p>
<p>Associazione Nazionale dei Comuni Italiani</p> <p>Associazione regionale del Friuli Venezia Giulia</p>
<p>Autorità di bacino distrettuale delle Alpi orientali</p>
<p>Consorzi di Bonifica</p> <p>Associazione dei Consorzi di bonifica della Regione FVG</p>

**Soggetti coinvolti nella VAS del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**

Comunità Montane
Comunità montana Torre – Natisone – Collio
Comunità montana del Friuli occidentale
Comunità montana del Gemonese, Canal del Ferro e Val Canale
Comunità montana della Carnia
Enti Parco:
Parco naturale Dolomiti Friulane
Parco naturale delle Prealpi Giulie
Riserve Naturali:
Riserva Naturale Forra del Cellina
Riserva Naturale Lago di Cornino
Riserva Naturale Valle Canal Novo
Riserva Naturale Foci dello Stella
Riserva Naturale Valle Cavanata
Riserva Naturale Foce dell'Isonzo
Riserva Naturale Laghi di Doberdò e Pietrarossa
Riserva Naturale Falesie di Duino
Riserva Naturale Monte Lanaro
Riserva Naturale Monte Orsario
Riserva Naturale Val Rosandra
Riserva Naturale Val Alba
Riserva Naturale delle Valli Grotari e Vulcan

**1.3 LE CONSULTAZIONI SUL RAPPORTO PRELIMINARE: RISULTATI**

Il Rapporto preliminare di VAS, quale strumento di "orientamento" generale al Piano e che definisce le informazioni da raccogliere e approfondire nel Rapporto ambientale, è stato trasmesso ai soggetti competenti in materia ambientale individuati per lo svolgimento delle consultazioni previste dall'articolo

13, comma 1 del D.Lgs 152/2006, che hanno presentato le proprie osservazioni, pareri e contributi utili all'elaborazione del piano in oggetto e del Rapporto ambientale.

In data 15 giugno 2021, con nota prot. n. 40525/P, sono state attivate le consultazioni con i Soggetti competenti in materia ambientale, conclusesi entro 90 (novanta) giorni, ovvero il 13 settembre 2021. Di seguito sono elencate le osservazioni pervenute Tabella 2

Tabella 2: Osservazioni pervenute dai soggetti competenti durante la fase di consultazione avviata sul piano adottato in via preliminare e sul Rapporto Ambientale preliminare.

<b>N</b>	<b>SOGGETTO</b>	<b>PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO</b>	<b>NUMERO E DATA PROTOCOLLO IN ENTRATA</b>
<b>1</b>	REGIONE FVG Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile Servizio Gestione Risorse Idriche	amb/2021/0037295 dd 05/07/2021	0045377 TERINF/GEN-A dd 07/07/2021
<b>2</b>	REGIONE FVG Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile Servizio Energia	amb/2021/0037149 dd 05/07/2021	0045487 TERINF/GEN-A dd 07/07/2021
<b>3</b>	REGIONE FVG Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile Servizio Energia	amb/2021/0037309 dd 05/07/2021	0045521 TERINF/GEN-A dd 07/07/2021
<b>4</b>	REGIONE FVG Direzione centrale risorse alimentari, forestali e ittiche Servizio Biodiversità	agfor/2021/0050671 dd 09/07/2021	0046713 TERINF/GEN-A dd 14/07/2021
<b>5</b>	REGIONE FVG Direzione centrale risorse alimentari, forestali e ittiche Servizio Biodiversità	agfor/2021/0059301 dd 17/08/2021	0054016 TERINF/GEN-A dd 18/08/2021

N	SOGGETTO	PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO	NUMERO E DATA PROTOCOLLO IN ENTRATA
6	REGIONE FVG Direzione centrale risorse alimentari, forestali e ittiche Servizio Valutazioni Ambientali	amb/2021/0047536 dd 01/09/2021	0058107 TERINF/GEN-A dd 09/09/2021
7	REGIONE FVG Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio Pianificazione Paesaggistica, Territoriale e Strategica	terinf/2021/0057831 dd 08/09/2021	0058609 TERINF/GEN-A dd 13/09/2021
8	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Friuli Venezia Giulia ARPA FVG Direzione generale di Palmanova	arpa/2021/0028107 dd 10/09/2021	0058610 TERINF/GEN-A dd 13/09/2021
9	REGIONE FVG Direzione centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile Servizio difesa del suolo – sede di Gorizia	amb/2021/0049625 dd 13/09/2021	0058611 TERINF/GEN-A dd 13/09/2021
10	Associazione dei Consorzi di Bonifica della Regione Friuli Venezia Giulia	Prot. n. 123 dd 13/09/2021	0058861 TERINF/GEN-A dd 14/09/2021
11	PROMOTURISMO FVG Integrated Destination Management Organization della Regione Autonoma FVG per il Turismo e l'Enogastronomia	promotur/2021/0007084 dd 09/09/2021	0058868 TERINF/GEN-A dd 14/09/2021
12	REGIONE FVG Direzione centrale infrastrutture e territorio Servizio geologico	amb/2021/0048408 dd 06/09/2021	0058871 TERINF/GEN-A dd 14/09/2021

Sono pervenute fuori tempo massimo le seguenti osservazioni, che sono state ugualmente accolte perché pertinenti:

N	SOGGETTO	PROTOCOLLO MITTENTE E DATA DI ARRIVO	NUMERO E DATA PROTOCOLLO IN ENTRATA
1	AZIENDA SANITARIA UNIVERSITARIA DI UDINE	asufc/2021/0138304 dd. 20/09/2021	0061543 TERINF/GEN –A dd 24/09/2021

Il Gruppo di lavoro ha elaborato un'istruttoria delle osservazioni, accogliendo varie indicazioni relative sia al documento di Piano, sia al Rapporto ambientale e motivando tutti i casi di accoglimento o respingimento delle osservazioni. La sintesi del percorso di controdeduzione è riportata al paragrafo 1.3 del Rapporto ambientale.

Per quanto riguarda invece i **contributi alla pianificazione**, il gruppo di lavoro ha elaborato un'istruttoria per ogni contributo alla pianificazione pervenuto, motivando in tutti i casi l'accoglimento o il respingimento. La sintesi del percorso di controdeduzione è riportata nel documento di piano.

#### 1.4 FINALITA', CONTENUTI E OBIETTIVI DELLA SINTESI NON TECNICA

La sintesi non tecnica ha lo scopo di fornire un documento di più agevole lettura in cui siano riportati i punti essenziali della Valutazione Ambientale Strategica, espressi in modo analitico e dettagliato all'interno del Rapporto ambientale.

La sua struttura è coerente con quella del Rapporto ambientale ma riporta solo i contenuti ritenuti essenziali per comprendere l'intero processo di valutazione e i risultati derivanti da esso. Vi è inclusa anche una sintesi del processo di Valutazione di Incidenza che affronta i possibili effetti su specie ed habitat di interesse comunitario e l'integrità dei siti N2000 ricadenti all'interno dell'ambito di influenza del piano.

Questo documento ha la finalità di aumentare il numero di soggetti interessati a comprendere gli argomenti della Valutazione Ambientale Strategica, senza essere necessariamente esperti del settore.

# 2

## INQUADRAMENTO GENERALE DEL PREMOCI

---

## 2.1 INQUADRAMENTO NORMATIVO DEL PREMOCI

La mobilità ciclistica è un tema relativamente nuovo nell'ambito della progettazione delle infrastrutture e della pianificazione del territorio: finora inteso solo come mera progettazione di piste ciclabili e/o ciclo – pedonali, dal punto di vista normativo ha fatto semplicemente riferimento ai disposti tecnici relativi ai lavori pubblici.

L'associazione del concetto di "movimento con la bicicletta" a quello di "sviluppo sostenibile del turismo" introduce il concetto di cicloturismo a livello nazionale e la conseguente necessità di regolamentare lo sviluppo non solo di piste ciclabili, ma di veri e propri itinerari e anche di una rete. Attraverso l'idea di Ciclovie come nuova tipologia di infrastruttura contenuta nella legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.", la suddetta associazione movimento con la bicicletta - sviluppo sostenibile del turismo evolve: la Ciclovie diviene un vero e proprio supporto infrastrutturale al movimento con la bicicletta e la rete cicloviaria l'insieme di diverse Ciclovie o di segmenti di Ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità. La rete ciclabile è dunque una vera e propria rete infrastrutturale di trasporto di grado pari alle altre reti (stradale, ferroviaria, ecc.).

Ciò porta per la prima volta ad anteporre alla progettazione degli itinerari ciclabili un'azione di pianificazione e programmazione, legata alle dirette competenze dei differenti livelli amministrativi (Stato, Regioni, Comuni).

Il quadro normativo di riferimento presente nella relazione di analisi del PREMOCI illustra l'evoluzione delle logiche sopra descritte attraverso i disposti normativi succedutisi nel tempo e, in particolare:

- a livello **nazionale**:
  - il decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, recante "Nuovo Codice della Strada" e s.m.i.;
  - il decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada" e s.m.i.;
  - la legge 19 ottobre 1998, n. 366, recante "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";

- il decreto ministeriale 30 novembre 1999, n. 557, recante “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”;
  - la direttiva ministeriale 20 luglio 2017, n. 375, “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT)”;
  - la legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.”;
  - il decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19.” (cosiddetto decreto rilancio);
  - il decreto legge 16 luglio 2020, n. 76, recante “Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale”;
  - il decreto legge 31 maggio 2021, n. 77, recante “Governance del PNRR e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative di accelerazione e snellimento delle procedure”;
- a livello **regionale**:
- la legge regionale 21 aprile 1993, n. 14, recante “Norme per favorire il trasporto ciclistico” (abrogata);
  - il decreto del Presidente della Giunta regionale 23 agosto 2000, n. 310 “Regolamento recante criteri e modalità per la concessione dei finanziamenti finalizzati allo sviluppo della mobilità ciclistica previsti dalla legge 366/1998”;
  - la delibera Giunta 29 settembre 2006 n. 2297 “Individuazione della rete di viabilità ciclabile di interesse regionale (RE.C.I.R.)”;
  - la delibera Giunta 21 dicembre 2007 n. 3266 “Aggiornamento della rete di ciclovie di interesse regionale (RE.C.I.R.) e presa d'atto dello studio di pre-localizzazione della rete stessa.”;
  - la delibera Giunta 29 dicembre 2015 n. 2614 “Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR). Aggiornamento”;
  - la legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8, recante “Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa”;
-

- il decreto del Presidente della Regione 15 maggio 2019, n. 076/Pres. “Regolamento per la concessione dei contributi per interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa di cui all’articolo 14 della legge regionale 8/2018.”;
- il decreto direttoriale del 02 luglio 2019, n. 2950/TERINF, “Approvazione del documento denominato “Biciplan linee Guida”;
- la delibera di Giunta regionale 07 maggio 2021, n. 713 “LR 8/2018, art 7, comma 6 – interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa. piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI). adozione preliminare”;
- la legge regionale 12 agosto 2021, n. 14, recante “Disposizioni per l’esercizio delle funzioni in materia di viabilità da parte degli Enti di decentramento regionale”.

L’esempio della legge regionale n. 14/1993, quale primo disposto normativo atto ad incentivare, a livello locale, la redazione di un sistema d’interventi e, per oltre un decennio, a costituire il quadro di riferimento per programmare il finanziamento, serve a comprendere come della sua attuazione sia risultata buona parte delle dotazioni infrastrutturali che il territorio regionale ad oggi può vantare, costituente tuttavia un insieme frammentato e discontinuo, in condizioni differenti di manutenzione. Emerge dunque la necessità non solo di provvedere a una programmazione degli interventi, finalizzata alla loro realizzazione, ma anche alla formazione di un sistema pianificatorio a cascata, atto a coordinare l’attività degli Enti locali con quella della Regione.

## **2.2 INQUADRAMENTO GENERALE E OBIETTIVI DEL PREMOCI**

### **2.2.1 Inquadramento generale e contenuti del PREMOCI**

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Friuli Venezia Giulia – PREMOCI è il primo strumento di pianificazione attraverso il quale la Regione svolge le proprie funzioni di disciplina, programmazione e pianificazione in materia di mobilità ciclistica. È redatto in conformità alle disposizioni di cui alla legge 11 gennaio 2018, n. 2, recante “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” e della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8, recante “Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa”. e s.m.i.

Il PREMOCI è un Piano regionale di settore dei trasporti (articolo 13 della legge regionale 23 febbraio 2007, n. 5, recante “Riforma dell’urbanistica e disciplina dell’attività edilizia e del paesaggio.” e s.m.i.). Ai sensi dell’articolo 1, comma 3, lettera a) alinea 1) della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i., il PREMOCI individua gli itinerari della Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale – RECIR, parte integrante del sistema stradale regionale (articolo 4, comma 1, legge regionale n. 8/2018 e s.m.i.).

Il PREMOCI persegue le suddette finalità:

- costituire atto di riferimento per la pianificazione di scala comunale di cui all’articolo 9 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i. (Biciplan), in coerenza con gli strumenti di pianificazione regionale;
- individuare gli interventi e le azioni per promuovere l’uso della bicicletta sul territorio regionale sia in ambito urbano che extraurbano, per gli spostamenti pendolari e di raggio contenuto e per quelli turistico - ricreativi, al fine di migliorare l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare e valorizzare il patrimonio regionale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla qualità della vita, alla salute della collettività e al consumo di suolo;
- svolgere un ruolo propulsivo per lo sviluppo turistico, economico e sociale regionale.

Riconoscendo nella ciclabilità e nelle necessarie infrastrutture a supporto un fattore strategico di sviluppo territoriale, il Piano disegna un sistema ciclabile, integrato con le reti di trasporto pubblico locale, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale, accessibile a tutti i cittadini e, al contempo, promuove azioni finalizzate all’accrescimento della domanda di ciclabilità.

Il PREMOCI focalizza l’attenzione soprattutto sull’uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti quotidiani sistematici e di breve raggio in aree urbane e periurbane, promuovendo ed evidenziando la competitività dell’uso della bicicletta con quello del mezzo privato motorizzato (automobile), migliorando così l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità di tutta la mobilità urbana. Persegue inoltre l’obiettivo di tutelare il patrimonio naturale e ambientale, riducendo gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, nonché di valorizzare il territorio e i beni culturali, favorendo l’accrescimento e lo sviluppo del cicloturismo.

Il PREMOCI non ha valore conformativo della proprietà. L’individuazione della Rete delle Ciclovie di interesse Regionale – RECIR e dei suoi itinerari è da intendersi come indicativa; l’articolazione

planimetrica riportata negli elaborati costituisce una proposta di massima suscettibile di puntualizzazione nelle fasi successive di progettazione.

Il PREMOCI è attuato:

- in via diretta, tramite:
  - a) *appositi programmi di intervento per le azioni;*
  - b) *procedure negoziate per la progettazione e realizzazione degli interventi;*
- in via indiretta, attraverso i Biciplan.

Il PREMOCI pianifica e organizza un vero e proprio “progetto di territorio”, che prevede prioritariamente la realizzazione del sistema della ciclabilità diffusa, di cui la rete ciclabile di interesse regionale – RECIR è la struttura portante, basato su un modello culturale informato dalla sostenibilità ambientale, che faccia della mobilità attiva un’opportunità da cogliere per vincere le sfide poste dal presente e dall’immediato futuro. Con questa finalità, la legge regionale n. 8/2018 individua un’organizzazione a cascata degli strumenti di pianificazione per garantire coerenza, linearità e razionalità nello sviluppo delle reti che compongono il sistema della ciclabilità diffusa: introduce il PREMOCI, Piano di livello regionale, e i Biciplan comunali.

Il PREMOCI pone dunque la Regione Friuli Venezia Giulia nella condizione di programmare la realizzazione del sistema della ciclabilità diffusa attraverso il coinvolgimento dei diversi livelli territoriali e istituzionali e la partecipazione dei diversi Soggetti interessati. Rappresenta altresì lo strumento attraverso il quale inserire la mobilità ciclistica nelle politiche dei trasporti regionali.

Il PREMOCI parte quindi dalla definizione e dal disegno della RECIR con l’obiettivo di realizzarla e garantire una struttura portante al sistema denominato sistema della ciclabilità diffusa (SICID). Con riferimento alla rete delle Ciclovie di cui alla delibera di Giunta regionale n. 2614/2015, lo schema strategico di Piano:

- rettifica e semplifica il tracciato di alcune Ciclovie, per renderle sicure e continue;
- completa il collegamento tra le Ciclovie, per rendere sicura e continua l’intera RECIR;
- potenzia la RECIR estendendo alcuni tracciati fino ai confini politico amministrativi della Regione, anche con il supporto dal trasporto pubblico locale;
- riorganizza e rinomina i tracciati delle Ciclovie per valorizzarli all’interno della RECIR.

La RECIR del PREMOCI è formata dalle porte di accesso e da nove Ciclovie:

- FVG 1 Ciclovie Alpe Adria;
- FVG 2 Ciclovie del mare Adriatico;
- FVG 3 Ciclovie pedemontana;
- FVG 4 Ciclovie delle Pianure;
- FVG 5 Ciclovie dell'Isonzo;
- FVG 6 Ciclovie del Tagliamento;
- FVG 7 Ciclovie del Friuli
- FVG 8 Ciclovie della Carnia;
- FVG 9 *Ciclovie delle Acque*;

Le nove Ciclovie individuate dal Piano sono di primo livello e di secondo livello, tutte caratterizzate da un itinerario principale e itinerari secondari.

Le Ciclovie di primo livello attraversano tutto il territorio regionale, consentendo il collegamento ciclabile con il territorio della Regione Veneto o con quello dell'Austria o della Slovenia; i tracciati coincidono, anche per parti, con gli itinerari previsti dalla RCN Bicalia e dal Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (Piano Generale della Mobilità Ciclistica), nonché dalla rete ciclabile transeuropea EuroVelo. Corrispondono alle direttrici primarie individuate dal Piano Paesaggistico Regionale e sono collegate ai CIMR e alle aree di interesse regionale per l'attuazione dei progetti casa – lavoro e casa – scuola – lavoro. La realizzazione delle Ciclovie di primo livello costituisce azione diretta e prioritaria del PREMOCI.

Sono considerate Ciclovie di **primo livello**:

- la **FVG 1 Ciclovie Alpe Adria**, che attraversa il territorio regionale da nord a sud, collega l'Austria e la Slovenia al mare Adriatico, costituisce il tratto italiano della Ciclovie Alpe Adria Radweg - CAAR e rientra nelle ciclovie di interesse nazionale della RCN Bicalia, quale collegamento tra le località individuate dal PGMC di Tarvisio, Udine e Grado. La FVG 1 è collegata al centro intermodale di primo livello di Udine. Corrisponde alla direttrice primaria Alpe-Adria individuata dal PPR;

- 
- la **FVG 2 Ciclovía del mare Adriatico**, che attraversa il territorio regionale da est a ovest, collega la Slovenia al Veneto e fa parte di due ciclovie europee (l'itinerario EuroVelo 8 Mediterranean Route e EuroVelo 9 Baltic-Adriatic di due progetti europei (la Ciclovía AdriaBike del progetto Interbike e l'Adriatic-Ionian Cycle Route del progetto Adrioncycletour), nonché di una ciclovía turistica nazionale (Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia o Ciclovía delle Lagune). La FVG 2 è collegata al polo intermodale di Trieste Airport e a Trieste, entrambi CIMR di primo livello. Corrisponde alla direttrice primaria Adriatica individuata dal PPR;
  - la **FVG 3 Ciclovía pedemontana**, che coincide parzialmente con il tracciato di una ciclovía di interesse nazionale tra Cividale del Friuli e Gorizia, località individuata dal PGMC e centro intermodale di primo livello. Corrisponde alla direttrice primaria Pedemontana e, in parte, alle direttrici secondarie Val Cellina e Udine-Natisone individuate dal PPR;
  - la **FVG 4 Ciclovía delle Pianure**, che attraversa il territorio regionale da ovest a est, coincide con il tracciato di una ciclovía di interesse nazionale tra il confine del Veneto e Cividale del Friuli, toccando le località individuate dal PGMC nonché CIMR di primo livello di Pordenone e Udine. Corrisponde in parte alle direttrici secondarie Livenza-Isonzo e Udine-Natisone individuate dal PPR;
  - la **FVG 5 Ciclovía dell'Isonzo**, che collega la Slovenia al mare Adriatico e coincide in parte con il tracciato di una ciclovía di interesse nazionale, tra la località individuata dal PGMC di Gorizia e l'asse Grado-Trieste. La FVG 5 è collegata al centro intermodale di primo livello di Gorizia e del polo di Trieste Airport. Corrisponde alla direttrice secondaria Basso Isonzo individuata dal PPR;
  - la **FVG 6 Ciclovía del Tagliamento**, che attraversa il territorio regionale da nord a sud, collega il Veneto (con collegamento intermodale) al mare Adriatico. Corrisponde alla direttrice primaria Tagliamento individuata dal PPR.

Le Ciclovie di secondo livello attraversano solo parte del territorio regionale. Non coincidono necessariamente con gli itinerari previsti dalla RCN Bicalia e dal Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (Piano Generale della Mobilità Ciclistica) e dalla rete ciclabile EuroVelo, ma estendono la struttura della RECIR a tutto il territorio regionale, consentendo di differenziare i percorsi, di chiudere itinerari ad anello e, altresì, di rafforzare i collegamenti della RECIR alle reti di trasporto pubblico,

attraverso tutti i centri intermodali di secondo livello. Queste Ciclovie sono legate a tematismi particolari, di natura territoriale, culturale, storica e paesaggistica.

La realizzazione delle Ciclovie di secondo livello costituisce azione diretta ma non prioritaria del PREMOCI.

Sono considerate Ciclovie di **secondo livello**:

- la **FVG 7 Ciclovie del Friuli**, che completa la RECIR nella parte centrale del territorio regionale. Corrisponde parzialmente alla direttrice secondaria Livenza-Isonzo individuata dal PPR.
- la **FVG 8 Ciclovie della Carnia**, che completa la RECIR a nord-ovest. Corrisponde parzialmente alla direttrice secondaria Anello Carnico individuata dal PPR;
- la **FVG 9 Ciclovie delle Acque**, che completa la RECIR a sud-ovest. Corrisponde parzialmente alla direttrice secondaria Magredi individuata dal PPR.

Ogni Ciclovie che compone la RECIR costituisce a sua volta un sistema, formato da un itinerario principale ed eventuali itinerari secondari.

L'**itinerario principale** congiunge i capisaldi della Ciclovie e funge da itinerario rappresentativo della stessa.

Gli **itinerari secondari** sono classificati in tre tipologie, in base alla funzione che rivestono all'interno del sottosistema:

- *variante*: è un itinerario alternativo a quello principale e i cui capisaldi coincidono con punti dell'itinerario principale;
- *diramazione*: è un itinerario che consente di raggiungere poli attrattori, centri intermodali o altre località, ovvero destinazioni lontane dall'itinerario principale;
- *collegamento*: è un itinerario breve, funzionale alla connessione tra due o più Ciclovie. Viene convenzionalmente attribuito solo ad una delle due.

Si riporta nella Figura 1 una rappresentazione del tracciato della RECIR individuato dal PREMOCI.

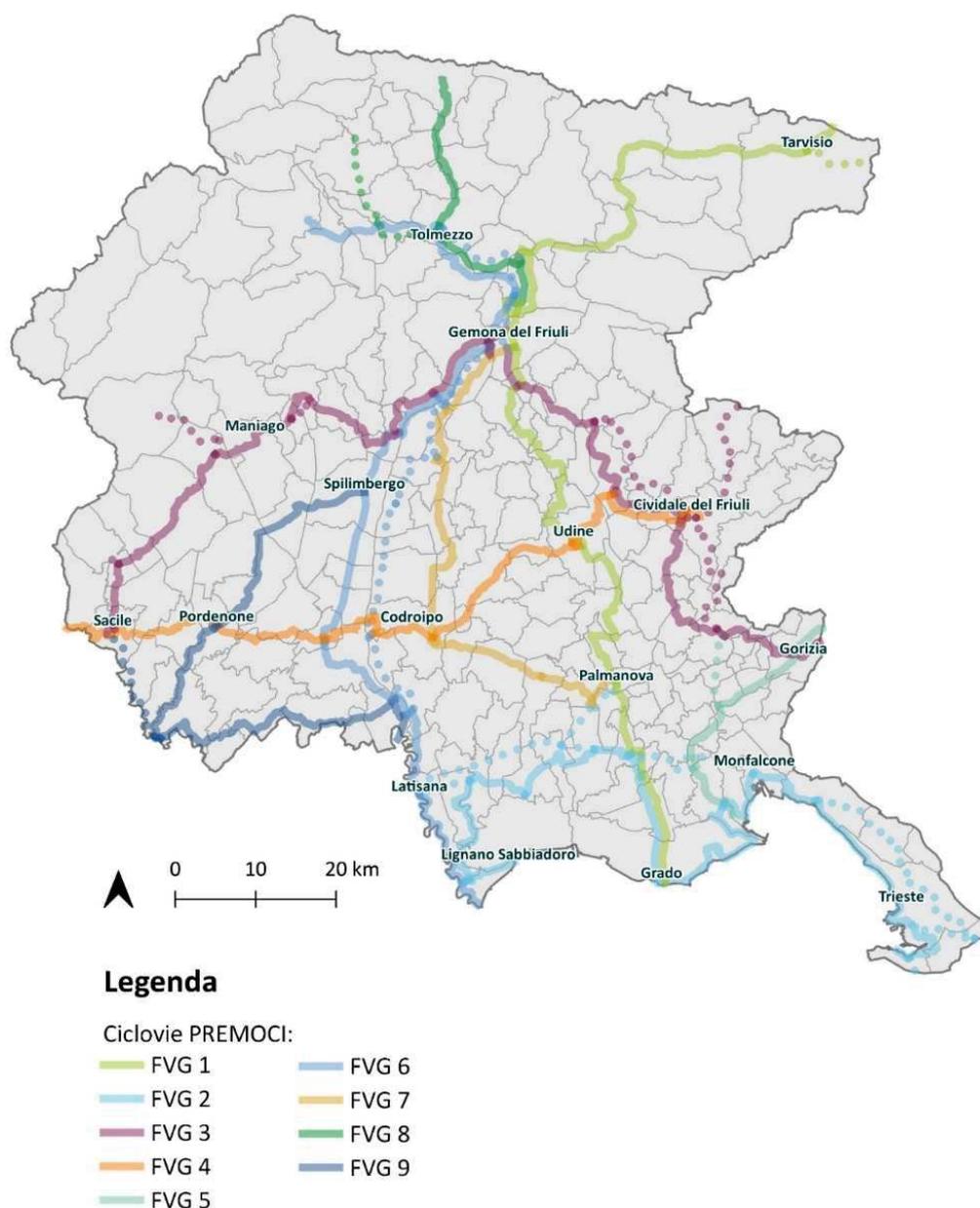


Figura 1. Tracciato delle Ciclovie della RECIR individuata dal PREMOCI.

### 2.2.2 Obiettivi e azioni del PREMOCI

Gli obiettivi generali e specifici del PREMOCI muovono dalla legge regionale n. 8/2018 e s.m.i. che, per “(..) migliorare la qualità della vita e della salute della collettività, la tutela dell'ambiente e del paesaggio, nell'ambito delle politiche per lo sviluppo della mobilità sostenibile e di una Rete per la mobilità lenta

---

(REMOL), promuove la mobilità ciclistica urbana ed extraurbana e la realizzazione del Sistema della ciclabilità diffusa sul territorio regionale, di seguito denominata SICID (...). La legge pone per la Regione il perseguimento "(...) dell'obiettivo di incrementare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto sia incrementando i flussi cicloturistici che interessano la regione, sia trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni (...)". Per tale ragione, gli obiettivi generali e specifici del PREMOCI possono essere distinti in sistemici e funzionali – sinergici.

Gli obiettivi di carattere sistemico riguardano il trasporto pubblico: il PREMOCI propone l'integrazione del sistema della ciclabilità diffusa (di cui la RECIR è la rete con valenza regionale) con le reti di trasporto pubblico regionale, contribuendo al loro efficientamento e potenziamento. Da un punto di vista pianificatorio, il PREMOCI recepisce i contenuti del Piano del Trasporto Pubblico Locale e lo integra. La valenza degli obiettivi di carattere sistemico è data dalla relazione strutturale tra fruizione del territorio e infrastrutture di trasporto, poiché queste ultime determinano le modalità di organizzazione delle attività svolte sul territorio, per questo una diversa ripartizione modale a favore della bicicletta impatta positivamente sulla qualità dell'ambiente e quindi sulla salute. Tale impatto è immediato nei centri urbani che vedono una concentrazione di persone e di attività e funzioni, ma nel caso del Friuli Venezia Giulia l'impatto potrà essere misurato anche sull'area vasta caratterizzata da un edificato sparso collegato da un reticolo fitto di strade attualmente tutte interessate in modo indistinto dal traffico motorizzato. In questo caso, da un punto di vista pianificatorio, il PREMOCI può contribuire ad una revisione del Piano Regionale dei Trasporti, della Mobilità, delle Merci e della Logistica.

Gli obiettivi di carattere funzionale – sinergico riguardano la realizzazione del sistema della ciclabilità diffusa, principalmente per il trasferimento su bicicletta degli spostamenti di raggio contenuto: più è alta la quota di spostamenti trasferiti alla modalità ciclistica, maggiore sarà il contributo al percorso verso la transizione verde prevista dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e verso l'obiettivo di città climaticamente neutre (documento della Commissione Europea " Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European Transport on track for the future"). Il PREMOCI contribuisce alla valorizzazione del paesaggio e degli ambiti che lo caratterizzano, per una sua migliore fruizione: la bicicletta e le sue infrastrutture hanno un impatto minimo sul paesaggio e possono garantire, rispetto ad

---

altre modalità di trasporto, minor impatto (cfr., Rete della Mobilità lenta individuata dal Piano Paesaggistico Regionale come sottoinsieme del sistema della ciclabilità diffusa). L'obiettivo della realizzazione della RECIR come asse portante della mobilità ciclistica regionale assolve, tra l'altro, anche la funzione di supporto allo sviluppo del cicloturismo. La connessione diretta con le direttrici europee, di cui alcune ciclovie della RECIR fanno integralmente parte, consentirà alla Regione di attrarre e riversare in FVG un numero crescente di turisti. Si pensi inoltre all'influenza determinata dall'attuazione del PREMOCI sulle attività socio-economiche di contesto (ricettive, culturali e ciclistiche in senso proprio) e, dunque, sul mercato del lavoro. Inoltre, il recupero delle ferrovie dismesse consente contemporaneamente il recupero di un patrimonio infrastrutturale non utilizzato (riutilizzo di suolo già antropizzato) e la fruizione di un paesaggio in gran parti altrimenti non fruibile poiché inaccessibile. Da un punto di vista pianificatorio, il PREMOCI recepisce le indicazioni della bozza del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ma soprattutto dell'Agenda 2030 "Trasformare il nostro mondo. L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile" (Assemblea Generale dell'ONU, 25 settembre 2015) e del Green Deal europeo (dicembre 2019).

La tabella seguente (Tabella 3) riporta gli obiettivi generali quelli specifici e le azioni del PREMOCI.

Tabella 3: Obiettivi generali, obiettivi specifici e azioni del PREMOCI.

OBIETTIVI E AZIONI DEL PREMOCI					
OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI	
<b>OG1</b>	Integrare il sistema regionale della mobilità di persone, ai sensi dell'articolo 3quater, comma 1, lettera d) della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 e successive modificazioni	<b>OS1.1</b>	Identificare la RECIR quale "fattore strategico" della mobilità regionale, in conformità a quanto previsto dal comma 1, articolo 4 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. e, pertanto, con valenza equivalente alle altre reti infrastrutturali di trasporto	<b>AZ1.1.1</b>	Costituire atto di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere e dei servizi per la mobilità ciclistica di competenza regionale
				<b>AZ1.1.2</b>	Costituire atto di riferimento per la verifica di possibili interferenze in sede di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto sul territorio regionale

OBIETTIVI E AZIONI DEL PREMOCI					
OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI	
OG2	Consentire l'utilizzo sicuro, vantaggioso e confortevole della bicicletta in tutte le sue declinazioni attraverso la realizzazione di un sistema infrastrutturale ciclabile regionale integrato nel contesto nazionale ed europeo, ma anche connesso con le reti ciclabili locali diffuse a livello sovra-comunale e comunale	OS2.1	Realizzare il SICID a partire dalla definizione della RECIR, rete ciclabile di interesse regionale specificatamente dedicata all'uso della bicicletta, omogenea, continua e integrata con le reti di trasporto pubblico	AZ2.1.1	Predisporre i criteri per il potenziamento e il completamento della RECIR e la sua riclassificazione funzionale, fornendo indicazioni alla pianificazione di scala locale per la programmazione e realizzazione della rete di competenza
				AZ2.1.2	Individuare, caratterizzare e gerarchizzare la RECIR di cui al comma 1, articolo 4, L.R. n. 8/2018 e s.m.i.
				AZ2.1.3	Definire gli standard minimi dei servizi sulla RECIR
				AZ2.1.4	Incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta
		OS2.2	Integrare la rete di valenza europea EuroVelo e la rete ciclabile nazionale Bicalta con gli itinerari regionali, limitando le infrastrutture ridondanti e minimizzando il consumo di suolo	AZ2.2.1	Potenziare l'accessibilità internazionale e sovraregionale per la realizzazione di corridoi ciclabili europei e nazionali
				AZ2.2.2	Favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali, anche marittimi, con bicicletta al seguito
				AZ2.2.3	Individuare le priorità d'intervento per adeguare le Ciclovie nella Rete Ciclabile Nazionale Bicalta agli standard previsti
		OG3	Migliorare la sostenibilità dei centri urbani, favorendo la mobilità ciclistica e potenziando l'intermodalità	OS3.1	Integrare le politiche nazionali e regionali con le linee di indirizzo comunitarie e acquisire le buone pratiche di mobilità sostenibile realizzate a livello europeo
OS3.2	Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni inquinanti e			AZ3.2.1	Costituire atto di indirizzo per la distribuzione dei finanziamenti destinati alla ripartizione modale dei trasporti a favore della bicicletta in ambito urbano

OBIETTIVI E AZIONI DEL PREMOCI					
OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI	
			l'inquinamento acustico dovute all'utilizzo del mezzo privato		
		<b>OS3.3</b>	Favorire l'accessibilità ai poli di riferimento delle aree vaste della Regione potenziando i CIMR e prevedendo aree di interscambio collegate alla rete della mobilità ciclabile	<b>AZ3.3.1</b>	Potenziare l'accessibilità, le informazioni ed i servizi al ciclista in corrispondenza dei CIMR
				<b>AZ3.3.2</b>	Prevedere parcheggi di interscambio provvisti di bike-sharing e connessi con la RECIR e le reti ciclabili comunali e intercomunali
				<b>AZ3.4.1</b>	Fornire indicazioni per le progettazioni di scala locale ampliando le "zone 30" e realizzando passaggi preferenziali ciclabili
		<b>OS3.4</b>	Favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti all'interno dei centri abitati con misure di moderazione del traffico veicolare		
<b>OG4</b>	Diminuire l'impatto sull'ambiente realizzando una rete infrastrutturale ciclabile di scala regionale che favorisca lo sviluppo delle infrastrutture verdi, sia in ambito urbano che extraurbano, anche con lo scopo di contribuire all'adattamento e alla resilienza territoriale	<b>OS4.1</b>	Favorire il riutilizzo, anche per fini di tipo logistico - intermodale, di strutture/aree dismesse o non utilizzate a servizio della ciclabilità	<b>AZ4.1.1</b>	Favorire il recupero e l'utilizzo di sedimi ferroviari dismessi e di altre infrastrutture lineari per la realizzazione di piste ciclabili
				<b>AZ4.1.2</b>	Prevedere lo sviluppo di una rete di mobilità ciclabile nelle azioni di rigenerazione di grandi aree ex industriali e degradate da recuperare
				<b>AZ4.1.3</b>	Prevedere il potenziamento della rete e/o dei servizi anche nell'ambito di interventi di compensazione e perequazione urbanistico/ambientale
				<b>AZ4.1.4</b>	Individuare spazi sottoutilizzati in prossimità dei CIMR per potenziare i servizi al cicloturista e al ciclista pendolare
<b>OG5</b>	Incentivare le attività cicloturistiche per la promozione del territorio	<b>OS5.1</b>	Favorire l'accessibilità e l'informazione per promuovere le eccellenze culturali,	<b>AZ5.1.1</b>	Potenziare e standardizzare le informazioni al cicloturista in corrispondenza dei principali punti di accesso alla rete

OBIETTIVI E AZIONI DEL PREMOCI					
OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI	
			enogastronomiche e l'economia del territorio ai cicloturisti	<b>AZ5.1.2</b>	Potenziare e standardizzare le informazioni turistiche rivolte ai cicloturisti nelle vicinanze della rete
				<b>AZ5.1.3</b>	Potenziare e standardizzare le informazioni generali rivolte ai cicloturisti lungo la rete
				<b>AZ5.1.4</b>	Sviluppare i percorsi di collegamento ai beni rilevanti situati al di fuori dell'itinerario
<b>OG6</b>	Favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari e di raggio contenuto	<b>OS6.1</b>	Individuare le aree sperimentali di interesse regionale ove realizzare i progetti casa - scuola e casa - lavoro	<b>AZ6.1.1</b>	Indicare i criteri per la localizzazione e la caratterizzazione dei progetti
				<b>AZ6.1.2</b>	Definire le azioni e gli interventi per la realizzazione dei progetti
		<b>OS6.2</b>	Favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti di raggio contenuto (5 - 7 chilometri)	<b>AZ6.2.1</b>	Fornire indicazioni in merito ai metodi per la determinazione dell'offerta e della domanda da utilizzare nella pianificazione di scala sovracomunale e comunale
				<b>AZ6.2.2</b>	Definire criteri e indirizzi per i PRGC al fine di coordinare la programmazione della rete ciclabile esistente e in previsione con lo sviluppo delle ZTO industriali, artigianali/commerciali e per servizi e attrezzature collettive
<b>OG7</b>	Promuovere nuovi stili di vita e di mobilità attiva nell'ottica della prevenzione della salute	<b>OS7.1</b>	Favorire le penetrazioni ciclabili in ambito urbano integrandole con le reti verdi al fine del contenimento degli effetti del cambiamento climatico	<b>AZ7.1.1</b>	Definire criteri e indirizzi per i PRGC al fine di coordinare la programmazione della rete ciclabile esistente e in previsione con lo sviluppo delle ZTO a verde pubblico
				<b>AZ7.1.2</b>	Definire criteri e indirizzi per la progettazione del SICID al fine di implementare la rete verde regionale

---

## 2.3 ANALISI DI COERENZA

La coerenza del PREMOCI viene effettuata sia a livello interno che a livello esterno. Nel primo caso si valuta se le azioni garantiscano il raggiungimento degli obiettivi prefissati, nel secondo caso gli obiettivi del PREMOCI vengono confrontati sia con i piani regionali con cui hanno relazioni sia rispetto agli obiettivi di sostenibilità di livello nazionale e internazionale.

### 2.3.1 Coerenza interna

La verifica della coerenza interna consente di accertare se le azioni del PREMOCI siano coerenti con gli obiettivi stabiliti dallo strumento pianificatorio.

L'analisi della coerenza interna del PREMOCI è stata effettuata attraverso una matrice a doppia entrata, nelle cui righe sono indicati gli obiettivi generali e i rilevativi obiettivi specifici, mentre sulle colonne sono indicate le azioni previste.

Le azioni possono avere le seguenti modalità di attuazione:

1. *Individuazione e gerarchizzazione della RECIR;*
2. *Norme di Attuazione;*
3. *Indicazioni e prescrizione per i BICIPLAN sovracomunali e comunali;*
4. *Accordi di Programma;*
5. *Strumenti per la promozione e incentivazione dell'uso della bicicletta nei percorsi casa-scuola-lavoro.*

Dall'analisi condotta risulta che lo schema di piano, in relazione ad obiettivi generali, specifici e alla loro attuazione tramite azioni risulta coerente.

### 2.3.2 Coerenza esterna

La coerenza esterna viene generalmente suddivisa in “**verticale**” e “**orizzontale**”; la prima costituisce un metodo per mettere a confronto il Piano con gli obiettivi di sostenibilità proposti da strumenti e strategie di livello nazionale e internazionale. Fra tutti quelli esistenti, ne vengono selezionati quelli che hanno attinenza con le finalità del piano stesso. La coerenza esterna orizzontale invece cala il piano nel contesto regionale e valuta quanto gli obiettivi del PREMOCI siano **congruenti** con quelli di altri piani di livello regionale e se esso stesso possa **supportare il loro raggiungimento**. Non si tratta di un “rispetto” della previsione e indicazione con gli altri piani (che viene verificata nei documenti stessi di piano) ma una

congruità degli obiettivi con particolare riguardo a quelli più generali di sostenibilità e miglioramento dell'ambiente e del contesto socio-economico.

L'analisi di coerenza esterna verticale e orizzontale è stata elaborata con delle matrici, in cui la valutazione viene effettuata attraverso 3 diversi livelli di coerenza (piena, bassa e assente) a cui si aggiunge un'ulteriore categoria di assenza di relazione fra gli obiettivi.

Dall'analisi condotta risulta che lo schema di piano, in relazione ad obiettivi generali, specifici e alla loro attuazione tramite azioni non presenta alcuna incoerenza rispetto agli obiettivi di sostenibilità proposti da strumenti e strategie di livello nazionale e internazionale e ai piani di livello regionale.

# 3

## II CONTESTO AMBIENTALE E L'AMBITO DI INFLUENZA DEL PREMOCI

### **3.1 PRINCIPALI ASPETTI AMBIENTALI**

Nel capitolo 4 del Rapporto ambientale si descrivono gli aspetti del contesto territoriale ed ambientale di riferimento per il Piano. In base agli aspetti ambientali analizzati e descritti è possibile pervenire a una fotografia dello stato di salute del territorio regionale al fine di poterlo adeguatamente tenere in considerazione per il raggiungimento degli obiettivi di Piano, e soprattutto per la conservazione e la valorizzazione del territorio regionale laddove venga significativamente e potenzialmente interessato da effetti generati dalle scelte di Piano. Inoltre, tale inquadramento risulta utile per la valutazione dell'influenza delle scelte di Piano rispetto allo stato attuale dell'ambiente.

### **3.2 SELEZIONE DELLE TEMATICHE PER L'ANALISI DI INFLUENZA DEL PIANO**

Il decreto legislativo 152/2006 stabilisce che nel Rapporto ambientale siano individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione del Piano proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Per ottemperare a ciò, ci si orienta ad individuare i temi ambientali rilevanti per il Piano, quelli su cui lo strumento pianificatorio potrebbe influire: le cosiddette tematiche ambientali e antropiche.

Si osserva che a livello di VAS si parla di effetti e non di impatti ambientali, essendo i primi indeterminati e di maggior difficoltà di individuazione e monitorabili solo nel tempo, mentre i secondi sono determinabili e spesso anche quantificabili. Viene quindi considerata l'accezione più ampia di "effetto ambientale" per rappresentare le alterazioni positive o negative conseguenti l'attuazione del piano/programma non solo sullo stato dell'ambiente ma anche sulle pressioni e sui determinanti, con riferimento al modello DPSIR dell'Agenzia europea dell'Ambiente. Nel percorso valutativo, come indicato nel citato decreto, devono essere considerati gli effetti significativi, secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi, su tutti gli aspetti ambientali, compresi la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio.

La descrizione del contesto ambientale regionale ha inoltre la finalità di:

- descrivere lo stato dell'ambiente, considerando le criticità del contesto ambientale su cui il Piano può avere effetti significativi;
- considerare quali punti di partenza conoscitivi le informazioni e i contributi forniti dagli Enti locali nell'ambito del documento di Piano paesaggistico regionale e raccolti attraverso la piattaforma informatica al fine di elaborare il quadro conoscitivo rappresentativo dei valori identitari del territorio derivanti dai fattori naturali, umani, culturali, ambientali, paesaggistici e dalle loro interrelazioni, nonché l'identificazione dei beni paesaggistici;
- fornire un riferimento per l'individuazione degli indicatori che saranno utili per supportare la fase di monitoraggio relativa all'attuazione del Piano.

La scelta delle tematiche ambientali si effettua utilizzando il modello DPSIR (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatti, Risposte): si tratta di uno schema concettuale, sviluppato dall'EEA (1999), che permette di strutturare le informazioni ambientali per renderle più accessibili ed intelligibili ai fini decisionali ed informativi. L'utilizzo di questo modello fornisce un contributo all'interpretazione delle complesse relazioni causa-effetto e delle dinamiche che hanno portato e portano allo sviluppo dei problemi ambientali. Consente di pianificare l'adozione di specifiche politiche o interventi correttivi per fronteggiare gli impatti, indirizzandoli verso una qualsiasi fase del DPSIR (fonte, pressione, stato, impatto o anche una risposta pregressa da correggere), e di valutarne l'efficacia.

Nella seguente tabella (Tabella 4) è possibile leggere in modo sintetico gli aspetti ambientali e antropici che sono alla base del Rapporto ambientale, organizzati secondo la classificazione DPSIR.

Tabella 4: Individuazione degli aspetti ambientali e antropici considerati.

DPSIR	Tematiche	Relazioni con il PREMOCI		
		Dirette	Indirette	Assenti
Determinanti primari	Cambiamenti climatici	X		
	Popolazione		X	
Determinanti secondari	Settore agricolo e forestale	X		
	Settore industriale e attività estrattive			X
	Settore energetico e delle telecomunicazioni	X		

DPSIR	Tematiche	Relazioni con il PREMOCI		
		Dirette	Indirette	Assenti
	Settore turistico e culturale	X		
	Settore dei trasporti	X		
	Rifiuti	X		
Pressioni	Consumo di suolo	X		
	Infrastrutture di trasporto	X		
	Infrastrutture energetiche e di telecomunicazione	X		
	Emissione di inquinanti	X		
	Rumore	X		
Stato	Aria	X		
	Acqua	X		
	Suolo	X		
	Biodiversità	X		
	Paesaggio	X		
	Salute	X		
Impatti	Effetti sull'aria e cambiamenti climatici	X		
	Effetti sull'acqua	X		
	Effetti sul suolo	X		
	Effetti sulla biodiversità	X		
	Effetti sul paesaggio	X		
	Effetti sulla salute	X		
Risposte	Diminuzione del traffico motorizzato	X		
	Riduzione di emissioni	X		
	Maggiore sensibilità sui temi ambientali (comportamenti ecosostenibili)	X		

La descrizione degli aspetti ambientali pertinenti e il successivo percorso valutativo sui possibili effetti derivanti dall'attuazione del presente Piano è stata effettuata considerando il concetto di sostenibilità

ambientale in senso lato, ossia comprendendo una serie di “tematiche ambientali” e “tematiche antropiche”.

Premesso che l’ambito di influenza del PPR interessa l’intero territorio regionale, si evidenzia come il Piano presenta possibili relazioni di tipo diretto o indiretto con i seguenti aspetti:

Tematiche **ambientali**:

- acqua;
- aria e cambiamenti climatici; -
- suolo;
- paesaggio;
- biodiversità.

Tematiche **antropiche**:

- popolazione e salute;
- settore agricolo e forestale;
- settore industriale e attività estrattive;
- settore energetico e delle telecomunicazioni;
- settore dei trasporti;
- settore turistico e culturale;
- rifiuti;
- rumore.

### **3.3 VALUTAZIONE DEL CONTESTO RILEVATO E PROBABILE EVOLUZIONE DELL'AMBIENTE SENZA L'ATTUAZIONE DEL PIANO**

Nel presente paragrafo si riporta in sintesi la valutazione complessiva dello stato dell’ambiente, riepilogata sulla base delle **tematiche ambientali** individuate. Tali valutazioni, di tipo qualitativo, intessano lo stato attuale dell’ambiente relativamente alle tematiche ambientali ritenute significative per il PREMOCI, nonché l’andamento probabile nel tempo del loro stato nell’ipotesi in cui il PREMOCI non venga attuato. Tale ipotesi è definita “alternativa zero”.

Il quadro non risulta favorevole per nessuna delle macrocategorie, con un valore particolarmente negativo per quanto riguarda il suolo ed il suo consumo. Per alcuni temi si può prevedere una tendenza in miglioramento grazie all'individuazione di piani di settore (e non solo) e alla progressiva attuazione a livello locale dei numerosi obiettivi di sostenibilità e di tutela della biodiversità. Nello specifico la componente acqua è oggetto del Piano di Tutela delle Acque e di altri strumenti che mirano a garantirne il valore di risorsa e a favorire un costante miglioramento della sua qualità.

Tabella 5: Valutazione dello stato dell'ambiente in assenza del PREMOCI.

VALUTAZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE IN ASSENZA DEL PREMOCI									
	TEMATICHE AMBIENTALI					LEGENDA			
	Acqua	Aria e cambiamenti climatici	Suolo	Paesaggio	Biodiversità	STATO ATTUALE		TENDENZE	
STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE	😊	😐	😞	😊	😊	Livello	Simbolo	Livello	Simbolo
						positivo	😊	miglioramento	👍
						mediocre	😐	stabile	👉
TENDENZA	👍	👉	👉	👍	👍	insufficiente	😞	regressione	👎
						non valutabile	?	non valutabile	?

Il suolo è tutelato in modo diretto e indiretto, anche attraverso l'attuazione di alcuni strumenti di pianificazione (lo stesso Piano Paesaggistico Regionale) e di apposite normative, che però non sembrano ancora incidere sul processo di consumo di questa risorsa. Per quanto riguarda il paesaggio la regione si è dotata del Piano Paesaggista Regionale che affronta e dettaglia la tutela sia dei beni "statutari" sia delle reti strategiche; riconosce tutti gli elementi di valore paesaggistico e propone norme e strategie per la loro tutela e valutazione. Infine, il comparto della biodiversità, che ha avuto nei decenni una forte criticità,

oggi appare a livello regionale inserito in un sistema articolato e differenziato di tutele dirette e indirette che fanno capo prevalentemente alle aree tutelate di livello regionale e nazionale e ai siti della Rete N2000.

# 4

## LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

## 4.2 ALTERNATIVE DI PIANO

Il Rapporto ambientale, ai sensi del D.Lgs 152/2006 deve individuare, descrivere e valutare "le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso".

La valutazione delle alternative si avvale della costruzione degli scenari previsionali di intervento riguardanti l'evoluzione dello stato dell'ambiente conseguente l'attuazione di ulteriori proposte e del confronto con lo scenario di riferimento (evoluzione probabile senza l'attuazione del piano). Questo passaggio consente di mettere a confronto le diverse ipotesi di sviluppo prese in considerazione nella costruzione del piano, in modo da valutare quale possa essere la scelta più praticabile dal punto di vista della sostenibilità economica, sociale ed ambientale.

Di seguito vengono descritte con gli opportuni riferimenti le 3 alternative di piano, partendo dall'alternativa zero ovvero quella dell'assenza di qualsivoglia pianificazione.

**ALTERNATIVA 0** (paragrafo 3.2.4 "La delibera di Giunta regionale del 29 dicembre 2015 n. 2614") dell'elaborato P1.0 "Relazione di analisi")

La delibera di Giunta regionale del 29 dicembre 2015 n. 2614, individua la "Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (Re.C.I.R.)" che è costituita dagli "itinerari ciclabili di prioritario interesse regionale" di cui all'articolo 7bis, comma 3 della legge regionale 21 aprile 1993, n. 14 e, cioè, da dieci Ciclovie, con tracciati principali e secondari (varianti, diramazioni e collegamenti):

FVG1 - Ciclovie Alpe Adria Radweg (CAAR): Valico di Coccau - Udine - Grado;

- FVG1/a (Diramazione): Tarvisio - Valico di Fusine;
- FVG1/b (Variante): Venzona - Bordano-Ponte di Braulins;
- FVG1/c (Variante): Buja - Parco del Cormor (lungo l'Ippovia del Cormor);

FVG2 - Ciclovie AdriaBike - Ciclovie del mare Adriatico: Valico di Rabuiese - Trieste - Grado - Lignano - Ponte di Bevazzana;

- FVG2/a (Diramazione): Ospio - Muggia;
- FVG2/b (Diramazione): Trieste Via Costalunga - Trieste Stazione centrale;
- FVG2/c (Diramazione): Draga S. Elia - Valico di Draga S. Elia;
- FVG2/d (Diramazione): Trebiciano - Valico di Orlek;
- FVG2/e (Collegamento): Titiano - Gorgo;

- FVG2/f (Collegamento): Precenicco – Latisana;
- FVG2/g (Diramazione): Conca di Bevazzana (Lignano) - Ponte di Bevazzana;
- FVG2/h (Variante): Foci Stella - Marano - Belvedere - Val Cavanata;

FVG3 - Ciclovía pedemontana e del Collio: Polcenigo - Pinzano - Gemona - Cividale del Friuli - Gorizia  
Valico del Rafut;

- FVG3/a (Diramazione): Montereale - Barcis - intermodalità per Vajont/Longarone;
- FVG3/b (Collegamento): Cornino – Cimano;

FVG4 - Ciclovía della pianura e del Natisone: Stevenà - Pordenone - Codroipo - Udine - Cividale del Friuli  
- Valico di Stupizza;

- FVG4/a (Collegamento): Villa Manin - San Daniele del Friuli;
- FVG4/b (Collegamento): Villa Manin – Palmanova;

FVG5 - Ciclovía dell'Isonzo: Gorizia - Valico di Salcano - Gradisca d'Isonzo - Punta Sdobba.

FVG6 - Ciclovía del Tagliamento: Foci del Tagliamento (Lignano) - Ponte della Delizia - Valeriano-Braulins  
- Cavazzo Carnico – Tolmezzo – Ampezzo - intermodalità per Passo della Mauria;

FVG7 - Ciclovía del Livenza – Serenissima: (sorgente del Livenza) - Sacile - Talmasson/Portobuffolè;

FVG8 Ciclovía della Carnia: Carnia - Amaro - Tolmezzo - Paluzza intermodalità per Valico di Monte Croce  
Carnico;

- FVG8/a (Diramazione): Tolmezzo - Villa Santina - Ovaro intermodalità per Cima Sappada e Veneto;

FVG9 - Ciclovía della bassa pianura pordenonese: Talmassons - Sesto al Reghena - Morsano al  
Tagliamento;

FVG10 - Ciclovía Noncello – mare: Spilimbergo - Pordenone – Traffe.

Nella Figura 2 viene riportato il tracciato delle RECIR estratto dalla delibera 2614/2015

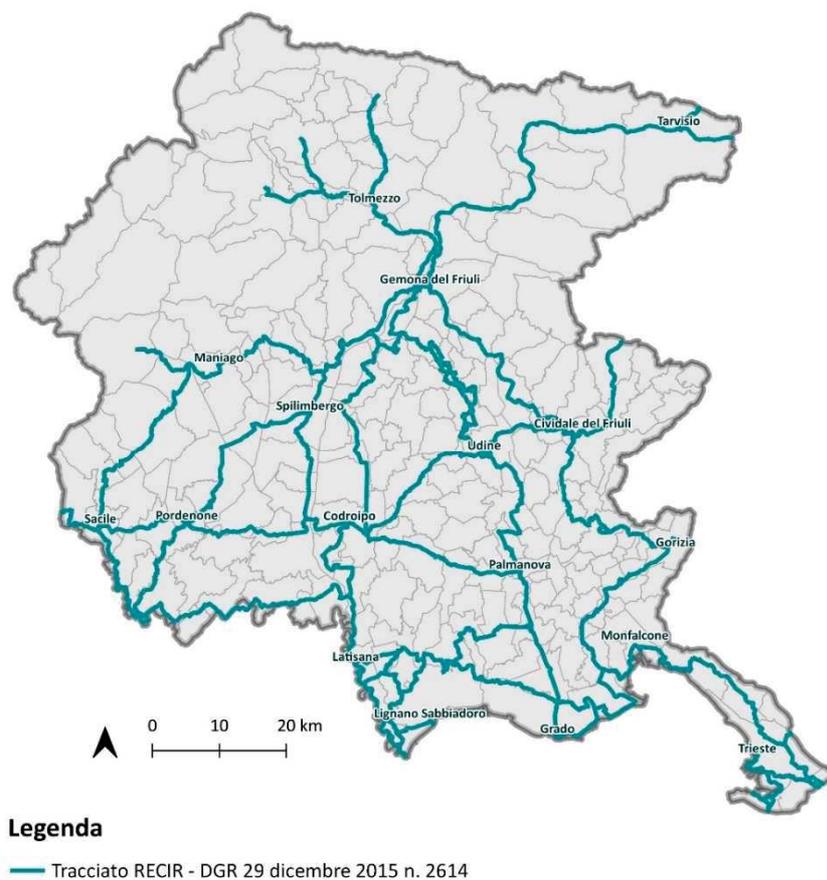


Figura 2: Tracciato RECIR come indicato dalla DGR 2614/2015.

La **criticità più rilevante** è che dalla delibera di Giunta regionale si passerebbe direttamente alla fase attuativa senza alcuna pianificazione e programmazione.

### **ALTERNATIVA 1 Le previsioni del Piano Paesaggistico Regionale**

Con il Piano Paesaggistico Regionale, approvato con decreto del presidente della Regione dd 24 aprile 2018, n. 0111/Pres., la suddetta programmazione è inserita nella pianificazione paesaggistica regionale.

La RECIR costituisce l'ossatura principale di una rete ciclabile diffusa sul territorio, a valenza cicloturistica. È una rete a maglia larga di ciclovie che interessa tutto il territorio regionale e si collega alle analoghe infrastrutture degli Stati e Regioni confinanti, collegata alle reti provinciali e comunali.

La ciclovie è un itinerario ciclabile di lunga percorrenza che garantisce la sicurezza ed il comfort del ciclista e che può svolgersi parte su una sede specificatamente dedicata alle biciclette e parte in promiscuità con il traffico motorizzato, laddove quest'ultimo risulta essere estremamente limitato.

Non vi è alcuna differenziazione di carattere tecnico dimensionale tra i tracciati. Si tratta di piste ciclabili come definite dal Codice della Strada (articolo 3, comma 1, n. 39: pista ciclabile: “parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi”), dal D.M. 30 novembre 1999, n. 557 (articolo 4: “1. Gli itinerari ciclabili, posti all’interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l’utenza ciclistica:

- a) piste ciclabili in sede propria;
- b) piste ciclabili su corsia riservata;
- c) percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
- d) percorsi promiscui ciclabili e veicolari.

I collegamenti intermodali (solo bici + bus) interessano i confini regionali in area montana.

Di seguito viene riportato il grafo completo della rete delle ciclovie previste dal PPR suddivise sia per singolo itinerario (Figura 3) che per livello gerarchico (Figura 4).

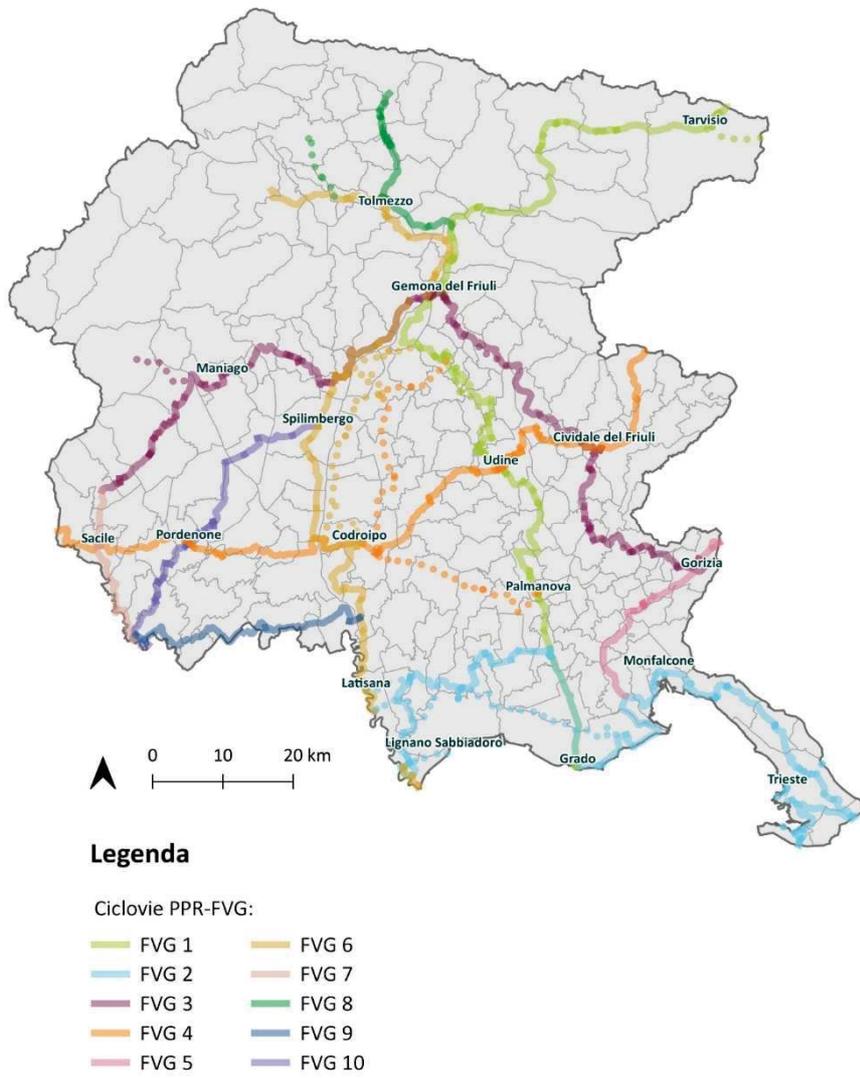


Figura 3: Ciclovie previste dal PPR nella sua parte Strategica, suddivise per singoli itinerari.

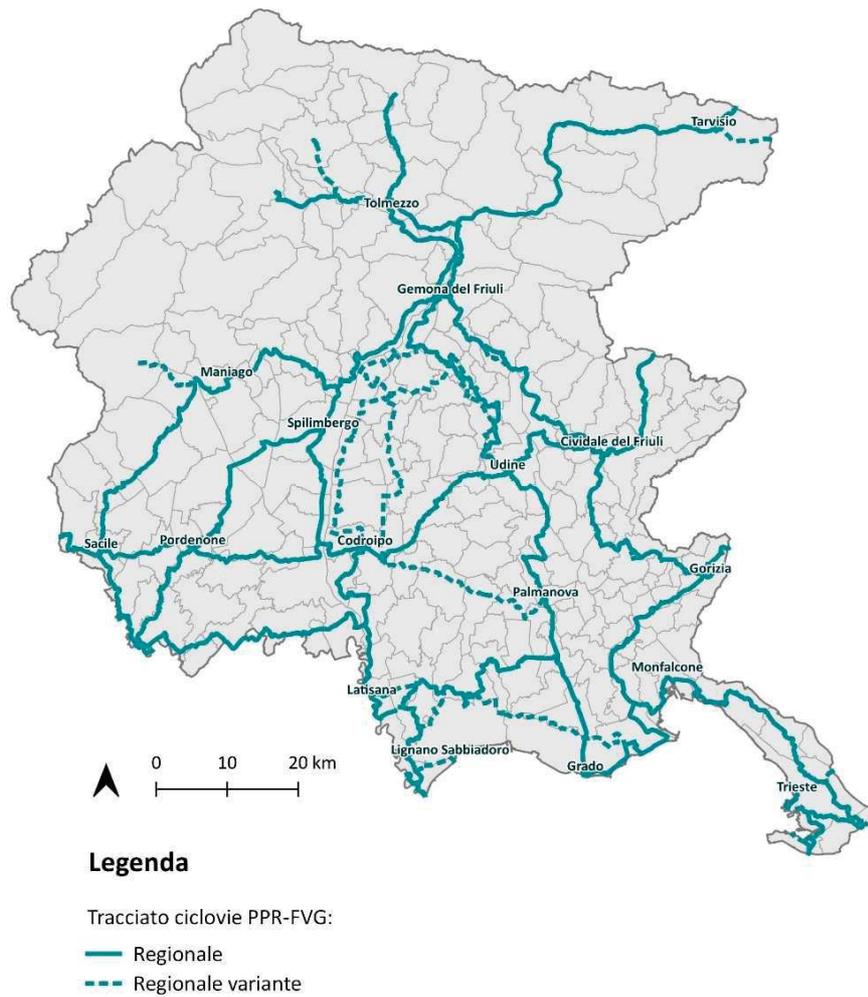


Figura 4: Ciclovie previste dal PPR nella sua parte Strategica, suddivise per livelli gerarchici.

Uno degli **aspetti critici** è la mancanza di azioni e strategie per la ripartizione modale a favore della bicicletta e dell'intermodalità negli spostamenti casa/lavoro.

### **ALTERNATIVA 2 Il PREMOCI adottato in via preliminare**

La delibera di Giunta regionale del 07 maggio 2021, n. 713, adotta in via preliminare il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, di cui all'articolo 7 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i.

**Il sistema di pianificazione a cascata individuato dalla Legge n. 2/2018 viene riproposto in Regione con il PREMOCI e con i Biciplan di scala sovracomunale e comunale.**

I contenuti del Piano sono illustrati nell'elaborato denominato P.6.0 Obiettivi, strategie e azioni di piano. Il PREMOCI, oltre alla definizione e gerarchizzazione della rete ciclabile, individua obiettivi e azioni per la ripartizione modale a favore della bicicletta e intermodalità negli spostamenti casa-scuola/lavoro

La RECIR di cui all'articolo 4 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i. e individuata dal PREMOCI adottato in via preliminare è costituita da **10 ciclovie**, con tracciati principali e secondari (varianti, diramazioni e collegamenti):

FVG 1 Ciclovie Alpe Adria;

FVG 2 Ciclovie del mare Adriatico;

FVG 3 Ciclovie pedemontana;

FVG 4 Ciclovie delle Pianure;

FVG 5 Ciclovie dell'Isonzo;

FVG 6 Ciclovie del Tagliamento;

FVG 7 Ciclovie del Livenza;

FVG 8 Ciclovie della Carnia;

FVG 9 Ciclovie delle Acque;

FVG 10 Ciclovie del Friuli.

Nelle Figura 5 e Figura 6 vengono riportate i percorsi previsti dal piano adottato preliminarmente.

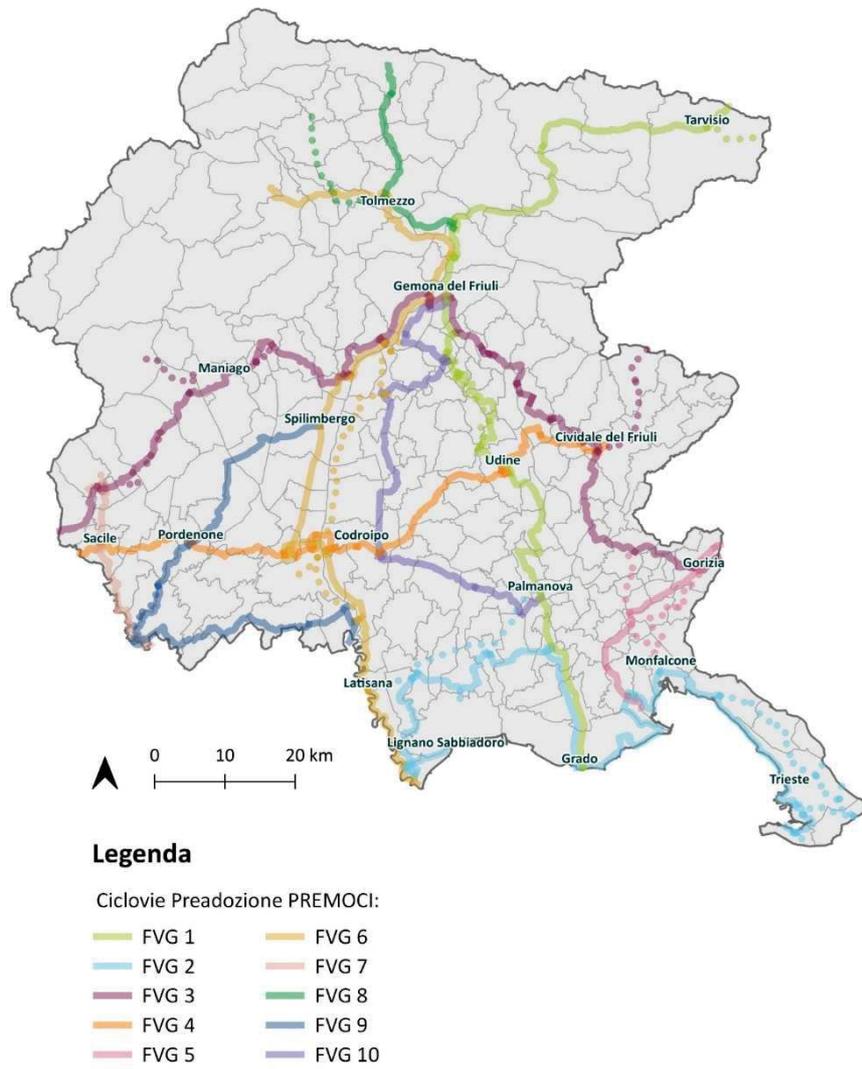
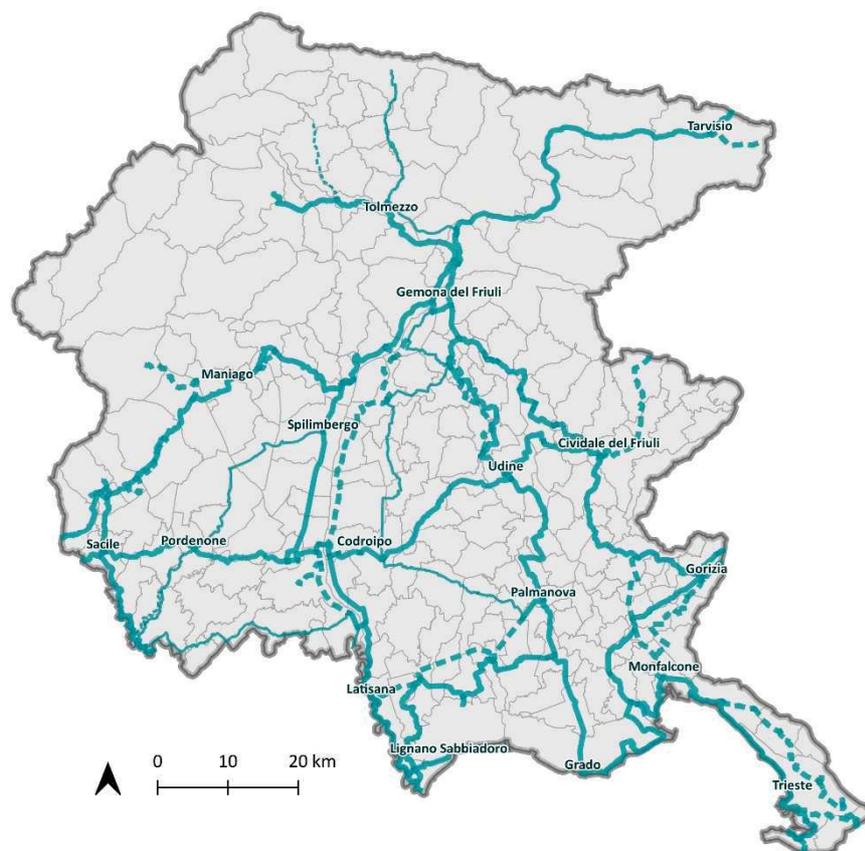


Figura 5: Ciclovie previste dal PREMOCI adottato in via preliminare suddivise per singoli itinerari.



### Legenda

Tracciato RECIR Preadozione PREMOCI:

- Ciclovía di primo livello (Itinerario principale)
- - - Ciclovía di primo livello (Itinerario secondario)
- Ciclovía di secondo livello (Itinerario principale)
- - - Ciclovía di secondo livello (Itinerario secondario)

Figura 6: Ciclovie previste dal PREMOCI adottato in via preliminare suddivise per livelli gerarchici.

## **ALTERNATIVA 3 II PREMOCI adottato**

Questa alternativa è quella relativa all'adozione definitiva del PREMOCI con il recepimento:

- delle osservazioni dei Soggetti competenti in materia ambientale sul rapporto preliminare;
- dei contributi alla pianificazione;
- del tracciato della Ciclovía delle lagune (Ciclovía turistica di interesse nazionale, oggetto di protocollo d'intesa tra Ministero, Regione Veneto e Regione FVG) nel tratto regionale (FVG2), il cui progetto di fattibilità tecnico ed economica è stato approvato con delibera di Giunta regionale del 27/08/2021, n. 1323;

- dei contributi derivanti dal processo di Valutazione Ambientale Strategica in particolare riguardo alle interferenze con la rete delle aree tutelate e con i prati stabili.

Nelle Figura 7 e Figura 8 vengono riportate i percorsi previsti dall'adozione definitiva del piano.

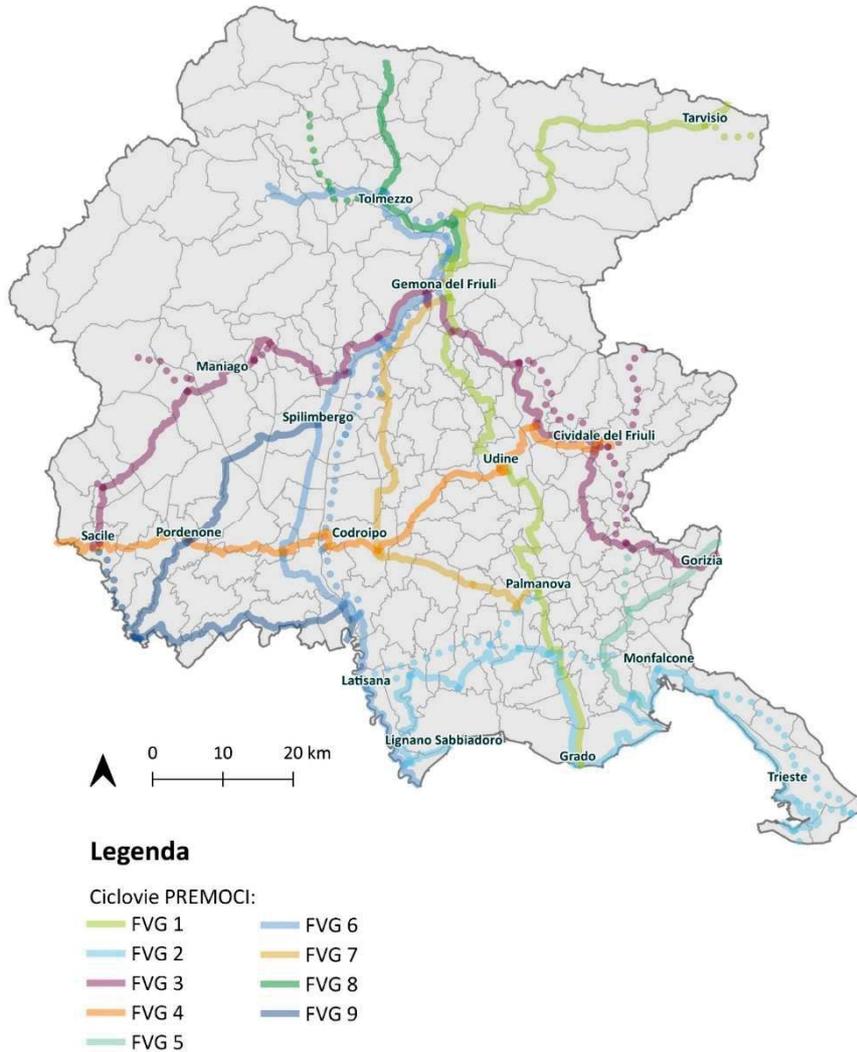
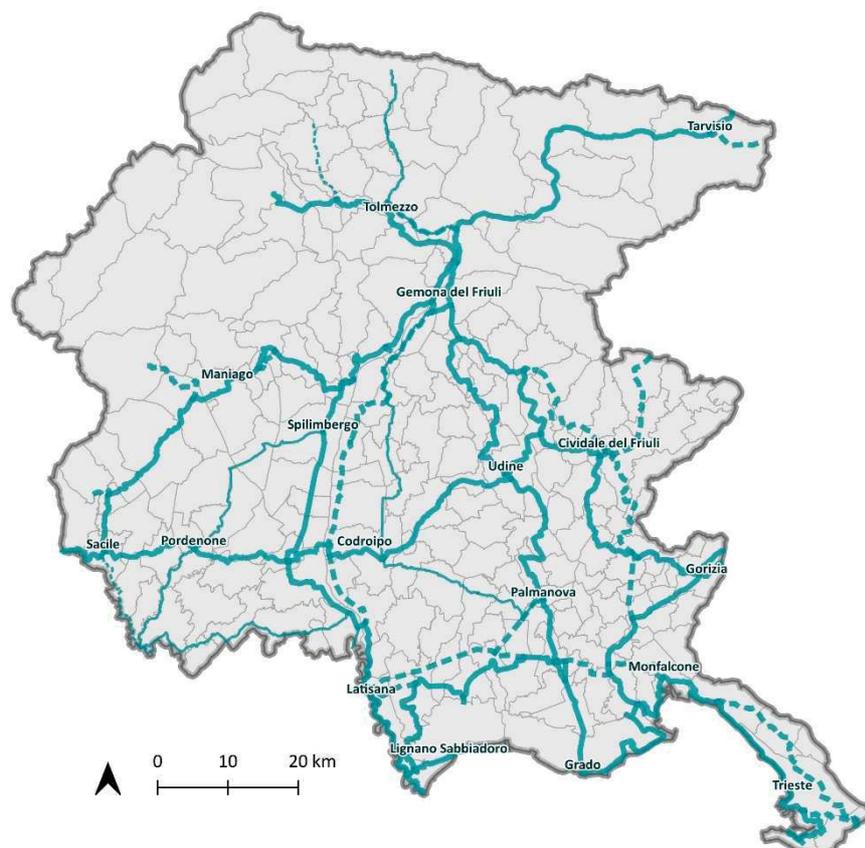


Figura 7: Ciclovie previste dal PREMOCI adottato suddivise per singoli itinerari.



### Legenda

Tracciato RECIR PREMOCI:

- Ciclovía di primo livello (Itinerario principale)
- - - Ciclovía di primo livello (Itinerario secondario)
- - - Ciclovía di primo livello (Itinerario secondario) e Ciclovía di secondo livello (Itinerario principale)
- Ciclovía di secondo livello (Itinerario principale)
- - - Ciclovía di secondo livello (Itinerario secondario)

Figura 8: Ciclovie previste dal PREMOCI adottato suddivise per livelli gerarchici.

La RECIR di cui all'articolo 4 della legge regionale n. 8/2018 e s.m.i. e individuata dal PREMOCI adottato in via preliminare è costituita da **9 ciclovie**, con tracciati principali e secondari (varianti, diramazioni e collegamenti):

FVG 1 Ciclovía Alpe Adria;

FVG 2 Ciclovía del mare Adriatico;

FVG 3 Ciclovía pedemontana;

FVG 4 Ciclovía delle Pianure;

FVG 5 Ciclovia dell'Isonzo;

FVG 6 Ciclovia del Tagliamento;

FVG 7 Ciclovia del Friuli;

FVG 8 Ciclovia della Carnia;

FVG 9 Ciclovia delle Acque.

Nella Tabella 6 si riportano le valutazioni utilizzate per l'analisi delle alternative e si evidenzia come il PREMOCI (Alternative 2 e 3) rappresenti l'alternativa migliore e che la versione adottata (Alternativa 3), con le opportune modifiche ed integrazione avvenute anche sulla base dei pareri emersi in fase di consultazione, rappresenti in assoluto quella più sostenibile.

Tabella 6: Valutazione complessiva delle diverse alternative di piano.

	Obbiettivi	Criteri ambientali NA	Riferimento per i Biciplan	Livelli itinerari	Lunghezza complessiva m
<b>Alternativa 0</b>	RECIR	NO	NO	1	1229482
<b>Alternativa 1</b>	RECIR	NO	NO	1	1309743
<b>Alternativa 2</b>	RECIR e ripartizione modale a favore della bicicletta e intermodalità negli spostamenti casa-scuola/lavoro	NO	SI	2	1321345
<b>Alternativa 3</b>	RECIR e ripartizione modale a favore della bicicletta e intermodalità negli spostamenti casa-scuola/lavoro	SI	SI	2	1266802

Passando dalla fase di preadozione del PREMOCI (Alternativa 2) alla fase di adozione del PREMOCI (Alternativa 3) sono state apportate diverse modifiche e adeguamenti al tracciato della RECIR, sia a livello

generale sia a livello puntuale, al fine di rispondere a richieste e criteri emersi e consolidati durante il processo di VAS.

Gli adeguamenti apportati alla RECIR rispondono principalmente ai seguenti criteri:

- Semplificare e linearizzare il tracciato nei tratti più articolati;
- Minimizzare i passaggi della RECIR all'interno di aree naturali protette e reti ecologiche;
- Minimizzare i passaggi della RECIR all'interno di centri storici;
- Minimizzare i passaggi della RECIR su elementi del territorio e del paesaggio considerati sensibili (es.: argini fluviali).

### **4.3 LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA**

#### **4.2.1 Introduzione**

La procedura della Valutazione d'Incidenza Ecologica (VINCA) è finalizzata a stabilire se il Piano, da attuarsi secondo modalità definite, sia compatibile - eventualmente a specifiche condizioni - con gli obiettivi di conservazione dei Siti Rete Natura 2000.

Nella Valutazione d'Incidenza è necessario procedere all'elaborazione di un'apposita relazione, i cui contenuti minimi (elencati nell'Allegato G del DPR n. 357/1997 e nella citata delibera di giunta regionale) interessano le caratteristiche del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Friuli Venezia Giulia – PREMOCI, le azioni proposte e l'identificazione dell'area di influenza del Piano - ossia le interferenze con il sistema ambientale.

L'obiettivo primario delle attività conoscitive della valutazione di incidenza è quello di effettuare l'analisi dei possibili impatti sulle diverse componenti ambientali coinvolte (habitat naturali e seminaturali, flora e fauna selvatiche) per determinare, in particolare, l'entità delle incidenze e la possibilità che tali incidenze siano compatibili con gli obiettivi di conservazione dei siti della rete Natura 2000 interessati dal PREMOCI.

In base alle norme vigenti, la necessità di effettuare la valutazione di incidenza si intende riferita non solamente ai Piani che interessano in tutto o in parte aree comprese entro i confini dei Siti Rete Natura 2000 ed a quelli confinanti, bensì anche a Piani esterni o distanti dai Siti Rete Natura 2000 i quali, pur non contenendo previsioni di interventi ricadenti all'interno del perimetro dei siti della Rete Natura 2000,

possano comunque avere incidenze significative su di essi. A tale scopo è opportuno procedere ad una verifica del tipo di habitat, delle connessioni ecologiche, della funzionalità degli ecosistemi.

La valutazione di incidenza non è invece considerata necessaria quando:

- il Piano è direttamente connesso e necessario alla gestione/conservazione del sito (ad esempio i piani di gestione previsti dalla legge regionale 7/2008 e alcuni tra i piani previsti dalla legge regionale 42/96 per i Parchi, le Riserve, ecc.);
- il Piano non ha alcuna incidenza ovvero non interferisce con il sito Rete Natura 2000.

Al fine di determinare l'esistenza di interferenze tra il PREMOCI e i Siti Rete Natura 2000 va presa in considerazione sia la sovrapposizione fisica, sia una relazione funzionale o ecologica senza sovrapposizione fisica. L'interferenza avviene quando c'è sovrapposizione tra l'area di influenza del Piano e l'area funzionale ecologica di un Sito Rete Natura 2000.

L'area di influenza del PREMOCI sul territorio è l'area nella quale gli effetti del Piano sono rilevabili in termini di emissioni (aria, acqua, rumore, ecc.), di traffico generato o indotto, di disturbo antropico. L'effetto sull'area di influenza deve essere evidente e diretto, e pertanto determinare in particolare fenomeni di inquinamento o disturbo percepibili e misurabili. Non può essere considerata come area d'influenza un'area in cui gli effetti del Piano sono puramente teorici o nella quale l'effetto rientra in un livello di fondo e se ne perde pertanto la percezione in termini di rilevabilità. L'area di funzionalità ecologica del Sito Rete Natura 2000 è l'area nella quale avvengono i processi fisici ed ecologici che garantiscono la conservazione del Sito Rete Natura 2000. Anche in questo caso è necessario limitarsi ai parametri strutturali del Sito Rete Natura 2000, come le componenti fisiche ed i principali rapporti ecologici con il territorio circostante attraverso, ad esempio, le acque. È opportuno ricordare che l'articolo 6 della Direttiva Habitat prevede un rapporto diretto tra Piano ed un sito specifico e non rapporti tra Piano e la rete dei siti Rete Natura 2000. Qualora si verifichi l'esistenza di probabili effetti o interferenza tra il Piano e sito Rete Natura 2000, deve essere verificato se essi possano avere o no incidenza significativa sugli elementi ecologici che ne hanno determinato l'identificazione e deve essere attivata la procedura di valutazione di incidenza ecologica con le modalità indicate previste dalle disposizioni vigenti.

In coerenza con quanto espresso all'interno dei documenti tecnici elaborati dall'UE in merito alle valutazioni richieste dall'art. 6 della Direttiva 92/43/CEE, da realizzarsi per livelli, la procedura metodologica definita ne prevede due:

- livello I: una fase preliminare di "screening" attraverso la quale verificare la possibilità che esso abbia un effetto significativo sul sito Rete Natura 2000;
- livello II: "valutazione appropriata": la vera e propria valutazione di incidenza.

Ai sensi della DGR n. 1323/2014 i piani sottoposti a VAS, come il PREMOCI, vanno direttamente al livello II di valutazione appropriata.

La direttiva "Habitat" si basa implicitamente sull'applicazione del principio di precauzione, in quanto prescrive che gli obiettivi di conservazione di Rete Natura 2000 siano sempre prevalenti in caso d'incertezza. A tale proposito, la "Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione" (Commissione Europea, 2000a, COM -2000- 1 final) stabilisce che l'applicazione del principio precauzionale presuppone:

- l'individuazione degli effetti potenzialmente negativi risultanti da un dato fenomeno, prodotto o procedura;
- una valutazione scientifica dei rischi che non possono essere determinati con sufficiente certezza in ragione della loro natura imprecisa o non definitiva o della insufficienza di dati (Commissione europea, 2000, pag. 14).

Nelle valutazioni occorre quindi innanzi tutto dimostrare in maniera oggettiva e documentabile che:

- non ci saranno effetti in grado di pregiudicare l'integrità di un sito Rete Natura 2000 (Livello II: valutazione di incidenza);

oppure

- non esistono soluzioni alternative al Piano che può pregiudicare l'integrità di un sito Rete Natura 2000 (Livello II: valutazione di incidenza: analisi di soluzioni alternative);

oppure

- esistono misure compensative dell'incidenza negativa, in grado di mantenere o incrementare la coerenza globale di Rete Natura 2000 (Livello II: valutazione di incidenza: individuazione e verifica delle misure compensative).

Nel Rapporto ambientale vengono individuati gli elementi necessari alla Valutazione d'Incidenza, in funzione delle tipologie e del livello di coerenza delle azioni proposte dal PREMOCI.

Già a partire dalla fase di scoping sono state individuate preliminarmente le azioni di piano che possono interferire con i siti Natura 2000.

Per il processo valutativo di questo Piano, considerata la scala regionale, si è ritenuto opportuno procedere con un modello a cascata che ha consentito di individuare i punti di intersezione con la rete Natura 2000 (Figura 9) ed effettuare un'analisi puntuale di ciascuna di esse.

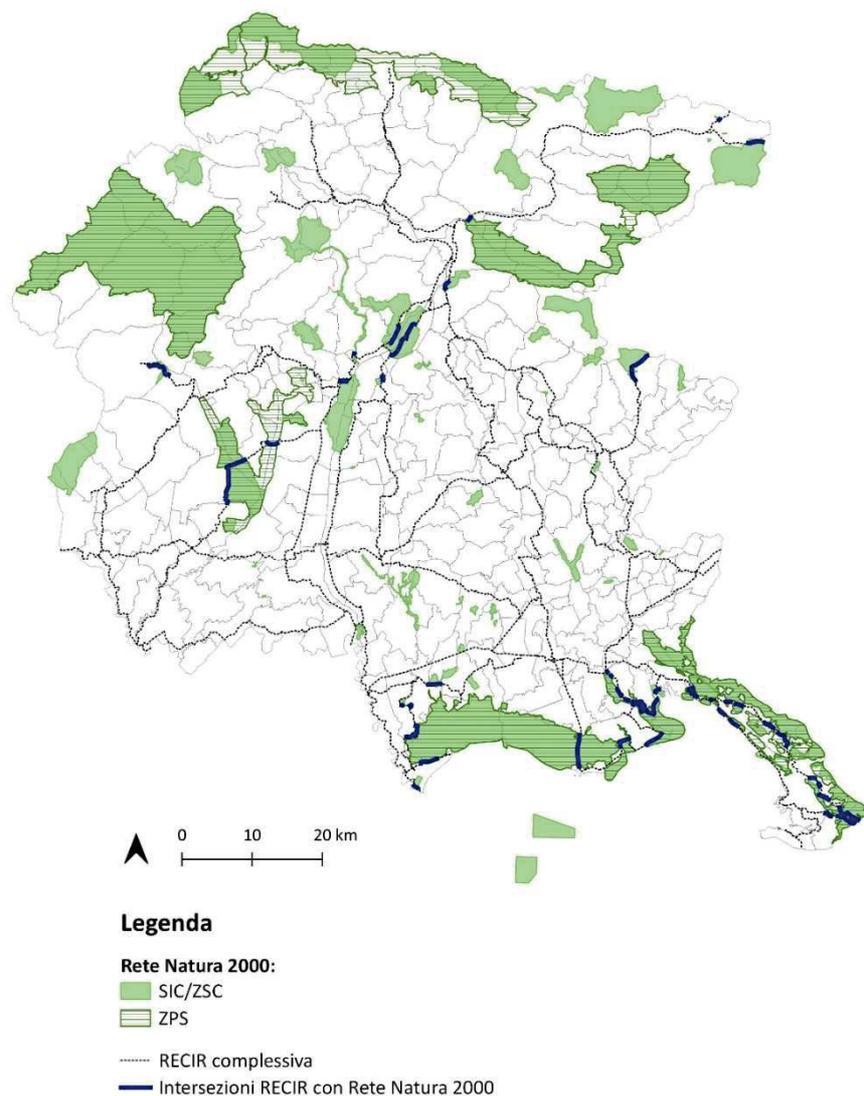


Figura 9: Intersezione fra i siti N2000 e la RECIR

Quest'analisi è stata essenziale per valutare in quali punti ci potessero essere delle reali interferenze con il sistema della rete Natura 2000, tenendo ben presente che l'oggetto della valutazione si pone a livello pianificatorio e non progettuale. In modo particolare nel processo valutativo è stata considerata l'ubicazione dei tracciati previsti (ambiti di ciclovie già esistenti, ambiti di previsione su tracciati ad altro uso già esistenti, ambiti in cui ad oggi non risulta nessuna attività cicloturistica) e l'importanza dello strumento per la canalizzazione dei flussi in aree dove ad oggi la fruizione è incontrollata.

Sulla base di questi principi generali si è proceduto con un'analisi di dettaglio di ciascun punto d'intersezione (RECIR – Rete Natura2000) ritenuto potenzialmente critico redigendo una scheda specifica con le valutazioni puntali e relativa cartografia. Infine, si è proceduto con una sintesi ed una valutazione complessiva degli impatti del piano sulla rete Natura 2000.

#### **4.2.1 Considerazioni conclusive**

Nel complesso le analisi effettuate hanno consentito di verificare puntualmente le interferenze degli elementi del piano con i siti Natura 2000, mettendo in evidenza minimi impatti in alcuni siti specifici. Gli impatti evidenziati sono di bassa o media entità e facilmente minimizzabili con scelte di progetto opportune ed analisi di dettaglio nella fase esecutiva. Il piano inoltre consente di canalizzare i flussi di cicloturisti lungo traiettorie definite, elemento chiave per minimizzare il disturbo generato da una fruizione diffusa. **Sulla base di questi elementi si può quindi affermare con ragionevole certezza che il piano non produce effetti negativi significativi sul sistema regionale della rete Natura 2000.**

---

#### 4.4 APPROCCIO METODOLOGICO E VALUTAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI DEL PIANO

L'attuazione di un Piano può generare delle ripercussioni sull'ambiente di tipo negativo o positivo, evitando o minimizzando alcune problematiche ambientali o, al contrario, giungendo ad acuirle od a causarne di nuove. Partendo da queste considerazioni, l'identificazione e la valutazione degli effetti significativi che l'attuazione del PREMOCI può avere sull'ambiente, inteso in senso lato, costituiscono il primo fondamentale passaggio per procedere alla valutazione delle misure previste per impedire, ridurre e compensare tali effetti, nonché la definizione delle possibili alternative. Il D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. indica che nel Rapporto ambientale debbano essere individuati e valutati gli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione delle misure previste dal Piano, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Il processo di valutazione prospettato per il PREMOCI si sviluppa attraverso un'analisi qualitativa degli effetti probabili che le azioni previste nello strumento possono avere in relazione sia alle tematiche ambientali, sia alle attività antropiche. Si è proceduto a una valutazione dei possibili effetti che gli obiettivi specifici possono avere sulle tematiche di seguito riportate.

Le **tematiche ambientali** considerate, approfondite nell'ambito della descrizione dello stato dell'ambiente nel Rapporto ambientale, sono le seguenti:

“acqua”, riguarda lo stato delle acque superficiali, sotterranee e marino-costiere;

“aria e cambiamenti climatici”, riguarda i maggiori inquinanti atmosferici ed i mutamenti dell'equilibrio climatico provocati dal riscaldamento globale antropogenico ed in particolare dall'uso di combustibili di origine fossile;

“suolo”, riguarda aspetti legati all'impermeabilizzazione e alla compattazione del suolo e quindi alla qualità del suolo stesso, nonché all'uso del suolo stesso;

“paesaggio”, riguarda una determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni (Convenzione europea del paesaggio, Firenze 2000);

“biodiversità”, riguarda il valore ecologico, la fragilità ambientale e la sensibilità ecologica delle aree protette.

Le **tematiche antropiche**, relative ai vari settori delle attività antropiche considerate sono i seguenti:

“popolazione e salute”, riguarda la situazione demografica, la composizione della popolazione, la qualità della vita in relazione agli effetti delle principali attività antropiche (ad esempio: età della popolazione, patologie e cause di decesso connesse all’ambiente fisico), nonché gli aspetti relativi agli insediamenti;

“settore agricolo e forestale”, riguarda l’uso e la qualità delle superfici agricole e forestali e gli aspetti produttivi afferenti ad esse;

“settore industriale e attività estrattive”, riguarda gli aspetti quantitativi e tipologici degli impianti industriali dislocati sul territorio regionale, le caratteristiche di innovazione e sostenibilità ambientale di tali realtà produttive, quali, ad esempio, le certificazioni ambientali, nonché aspetti relativi alle attività estrattive;

“settore energetico e delle telecomunicazioni”, riguarda gli aspetti connessi con la produzione, la distribuzione ed il consumo delle diverse tipologie energetiche, nonché considerazioni inerenti le reti delle telecomunicazioni;

“settore dei trasporti”, riguarda le modalità di spostamento connesse con le attività antropiche;

“settore turistico e culturale”, riguarda l’insieme delle attività e dei servizi che attraggono visitatori che fruiscono di luoghi e paesaggi, di beni culturali e che partecipano a eventi culturali o a varie forme di spettacolo;

Attraverso l’approfondimento analitico di ogni singola azione di Piano si giunge ad una sintesi finale, per la quale è previsto l’utilizzo di matrici che presentano in corrispondenza delle righe le misure proposte dal Piano, mentre in corrispondenza delle colonne le tematiche ambientali ed antropiche su cui il Piano va maggiormente ad incidere.

Il percorso valutativo si è svolto anche tenendo in considerazione le osservazioni e proposte di approfondimento pervenute sia in fase di consultazione che durante il processo di VAS e in coerenza con quanto già effettuato per il PPR che è in qualche modo un quadro di riferimento per alcune scelte del PREMOCI.

Per esprimere in modo immediato ed efficace la **sintesi valutativa**, si definisce una scala graduata di “significatività” degli effetti in relazione ad ogni singola tematica, suddivisa in effetti positivi e negativi, come riportato in Tabella 7.

Tabella 7: Scala graduata degli effetti delle azioni di piano.

Effetti negativi	Significatività	Effetti positivi
---	effetto molto significativo	+++
--	effetto significativo	++
-	effetto poco significativo	+
0	nessun effetto	0

Nel processo valutativo si è inoltre tenuto conto non solo degli effetti diretti, ma anche di quelli indiretti, permanenti, temporanei, a breve, a lungo e a medio termine, caratterizzando così gli effetti secondo la legenda riportata in Tabella 8.

Tabella 8: Caratterizzazione degli effetti.

Caratterizzazione degli effetti	
<b>D</b>	Effetto diretto
<b>ID</b>	Effetto indiretto
<b>&gt;</b>	Effetto che si manifesta a lungo termine
<b>&gt;&gt;</b>	Effetto che si manifesta a breve termine
<b>R</b>	Effetto reversibile
<b>IR</b>	Effetto irreversibile
<b>!!</b>	Effetto molto probabile
<b>!</b>	Effetto probabile
<b>?</b>	Effetto con incerta probabilità a manifestarsi

In

Tabella 9 si riporta la presenza di possibili effetti negativi e i possibili effetti cumulativi indotti dalle azioni del PREMOCI sulle tematiche ambientali e antropiche analizzate.

Tabella 9: Possibili effetti negativi e i possibili effetti cumulativi indotti dalle azioni del PREMOCI sulle tematiche ambientali e antropiche.

	Presenza di almeno un possibile effetto negativo, anche se di minima intensità	Possibili effetti cumulativi
<b>Tematiche ambientali</b>		
Acqua		0
Aria e Cambiamenti climatici		++ ID > R!
Suolo		+ ID > R!
Paesaggio		+ ID > R!
Biodiversità		0
<b>Tematiche antropiche</b>		
Popolazione e salute		+++ ID > R!
Settore agricolo e forestale		0
Settore industriale e attività estrattive		+ ID > R!
Settore energetico e telecomunicazioni		0
Settore trasporti		+++ D > R!
Settore turistico e culturale		++ D > R!
Rifiuti		- ID >> IR!

Rumore		+ <b>D &gt; R!</b>
--------	--	-----------------------

La mobilità ciclabile è senza alcun dubbio una modalità di trasporto che non porta con sé significativi effetti negativi sull'ambiente attraversato, né produce un carico di inquinamento tale da poter modificare equilibri locali o planetari, anche se "l'effetto farfalla" farebbe supporre che nulla è ininfluente. Ciò non toglie che sia la realizzazione, che la fruizione di un'infrastruttura di questa tipologia possa produrre elementi di pressione sull'ambiente.

Dall'analisi volta all'individuazione dei possibili effetti del PREMOCI sulle tematiche ambientali si evidenziano alcuni effetti parzialmente negativi, che riguardano principalmente le previsioni di sviluppo e consolidamento della RECIR.

Su questi temi, e precisamente suolo, biodiversità e acque, è stato effettuato un approfondimento di carattere in parte quantitativo.

### **Suolo**

Un tema su cui è stata anche richiesta una specifica attenzione è quella del consumo di suolo. Sebbene le dimensioni di una ciclovia non arrivino nella migliore delle configurazioni a meno della metà della superficie di occupazione di una strada carrabile, non si può omettere che le nuove realizzazioni porteranno ad una occupazione di suolo precedentemente non antropizzato. L'utilizzo di vecchi sedimi ferroviari dismessi, oltre all'utilizzo di argini o alla riconversione di vecchie viabilità al prevalente uso ciclabile, sfruttando la tipologia Fbis del Codice della Strada, per la realizzazione di nuove ciclovie, ridurrà sensibilmente l'utilizzo di terreno "vergine", ma è chiaro che ci sarà anche un'occupazione di suolo. Le dimensioni previste per i percorsi sono definite dal D.M. n. 517/2018,

Sulla base delle analisi condotte considerando la lunghezza e la larghezza delle diverse tratte della RECIR, le previsioni di completa attuazione della RECIR vedono un possibile consumo di suolo di massimo pari a **3.700.518** mq (370 ha). Se si applicano i valori minimi previsti dalla tabella di riferimento (D.M. n. 517/2018) questo valore diminuisce a **3.338.896** mq (333 ha). Sulla base di questa previsione massima si avrebbe influenza su meno dello **0,005%** del territorio regionale. D'altro canto, va evidenziato che per i Biciplan la possibilità di andare, con opportuni meccanismi, a ridurre le superfici dei parcheggi e l'obiettivo generale di ridurre, almeno in alcuni contesti, l'utilizzo delle autovetture, potrebbe in futuro

dare un contributo alla diminuzione della necessità di nuove strade o di adeguamenti funzionali delle stesse quali le rotatorie, azioni che di fatto prevedono un consumo di suolo significativo. Anche le azioni che favorisco il riuso di sedimenti, ad esempio di ferrovie dismesse, rientrano in una visione generale del piano che minimizza il consumo di suolo vergine.

### **Biodiversità**

Il tema della biodiversità può essere letto sotto due punti di vista, ovvero quello di possibile impatto diretto tramite la RECIR e quello di valutazione in termini funzionali. Infatti, uno degli obiettivi del PREMOCI è sicuramente di incrementare il numero di persone che utilizzino il mezzo ciclabile, e se nei centri abitati questo non può che risolversi in una diminuzione delle auto circolanti con indubbi vantaggi dal punto di vista della vivibilità dell'ambiente urbano, un aumento delle persone che utilizzano la rete per cicloturismo realizzata anche per leggere il territorio nelle sue parti più pregiate, ma oggi meno conosciute, comporta l'aumento della frequentazione, in molti casi, di aree ad alto valore ambientale e paesaggistico con conseguente aumento degli effetti negativi su ambiti che presentano gradi di sensibilità, spesso, molto alti.

La valutazione dei possibili effetti sui siti della rete Natura 2000 e delle altre aree tutelate che in essi ricadono, sono stati analizzati in schede di dettaglio nell'ambito della Valutazione di Incidenza. Qui, invece, si considerano le possibili interferenze con le altre aree tutelate regionali e con i prati stabili.

#### Parchi naturali regionali

Nessuno dei due Parchi Naturali Regionali (Prealpi Giulie e Dolomiti Friulane) viene interferito dalla RECIR.

#### Riserve Naturali Regionali e Statali

La RECIR entra in contatto con alcune Riserve naturali Regionali, nello specifico le intersezioni riguardano le seguenti Riserve naturali Regionali:

- RN Lago di Cornino;
- RN Forra del Cellina;
- RN Valle Cavanata;
- RN Foce dell'Isonzo;
- RN Falesie di Duino;
- RN Val Rosandra.

Siccome i tratti interferiti ricadono anche all'interno dei siti N2000, essi sono stati trattati nella Valutazione di Incidenza. Nella maggior parte dei casi (Cornino, Cellina, Cavanata, Duino e Val Rosandra) le previsioni ricadono su tracciati, strade e percorsi esistenti. Con la corretta gestione, anche delle strategie di comunicazione, i contatti fra RECIR e aree tutelate possono diventare punti di sensibilizzazione e informazione sulle valenze presenti nelle singole Riserve.

### Biotopi

Solo il Biotopo "Palude del Fiume Cavana" viene intersecato dalla RECIR, ma su pista ciclabile già esistente.

### Prati stabili

Le interferenze con i prati stabili sono in numero di 89 su un totale di 8201. Nella loro quasi totalità i contatti sono legati a problemi di scala cartografica e al passaggio su tracciati già esistenti. E' stata in ogni caso effettuata un'analisi preliminare di tutte intersezioni per avere un quadro di approfondimento di partenza nelle successive fasi progettuali.

Nel complesso, anche sulla base delle considerazioni incluse nella Valutazione di Incidenza, si può affermare con ragionevole certezza che i percorsi della RECIR non creino criticità ed interferenze significative con la rete delle aree tutelate, se non in alcuni casi specifici che saranno quindi analizzati a livello progettuale.

### **Reticolo idrico**

Il PREMOCI può interferire con il reticolo idrico regionale attraverso le previsioni della RECIR, sia in termine di previsioni di sviluppo su argini fluviali, che in quelle di nuovi attraversamenti fluviali. Nel primo caso questi aspetti sono stati affrontati in specifici articoli delle NA, anche sulla base di osservazioni pervenute. Nel secondo caso si possono individuare alcune previsioni di nuovi attraversamenti, in particolare:

- previsione del nuovo tracciato della RECIR nella parte alta del corso del Natisone (già stato valutato in modo positivo da una Valutazione di Incidenza precedente);
- previsione di un nuovo ponte nella zona di Firmano sul corso d'acqua Bars;
- previsione di un nuovo ponte sul fiume Isonzo presso Terranova.

---

Per quanto concerne le tematiche antropiche, gli effetti sono da ritenersi per la maggior parte positivi, o assenti per alcune tematiche che non trovano alcuna relazione con la materia del Piano. L'effetto positivo più consistente riguarda l'ambito relativo alla **popolazione e salute**; infatti, è documentabile la relazione diretta che esiste tra una buona attività fisica e la prevenzione di numerose patologie, ed è altresì dimostrabile che un uso quotidiano della bicicletta per gli spostamenti entro i 5 – 7 km consente di raggiungere e abbondantemente superare i limiti minimi di attività fisica raccomandata dall'OMS per una persona attiva. Per le altre tematiche che hanno relazione con il PREMOCI, gli effetti positivi sono evidenziabili principalmente nel settore turistico e culturale per una diversa e più efficace possibilità di narrazione territoriale, che consente di evidenziare i valori presenti nella nostra regione rendendoli disponibili ad un pubblico più ampio e più attento. L'accento posto nel Piano all'aspetto multimodale, con un rapporto stretto tra la rete e i nodi del TPL diventa fondamentale anche per un diverso approccio alla mobilità che consente di utilizzare in combinazioni diverse mezzi pubblici e bicicletta riducendo di molto l'utilizzo del mezzo privato. La somma delle precedenti riflessioni ha come conseguenza un cambiamento sostanziale del modello di vita odierno con riflessi positivi sulla diminuzione dei gas climalteranti. Sono stati individuati solo alcuni effetti negativi, anche se nel complesso poco significativi. Il primo è relativo al tema dei **trasporti**, che nel complesso ha effetti positivi ad esclusione dell'azione relativa alle zone 30, che pur avendo notevoli benefici nel complesso può indurre alcune criticità al traffico automobilistico. Il secondo tema è quello dei **rifiuti**. I possibili effetti negativi sono legati al fatto che una rete così sviluppata e strutturata potrebbe aumentare, anche se di poco, i rifiuti in aree non facilmente raggiungibili per le consuete azioni di asporto, anche in merito alla differenziazione degli stessi. Sarà opportuno quindi a livello progettuale considerare questo aspetto individuando i punti di raccolta e comunque favorendo l'asporto degli stessi da parte dei fruitori.

# 5

## IL MONITORAGGIO

Ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. il processo di V.A.S. non si conclude con il provvedimento finale di approvazione ma prosegue, seguendo le fasi di attuazione del Piano attraverso il programma di monitoraggio, che consente di verificare il raggiungimento degli obiettivi prefissati e la correttezza delle previsioni, al fine di individuare in modo tempestivo gli effetti negativi e non previsti e adottare le misure correttive che dovessero rendersi necessarie a ri-orientare il Piano stesso.

Gli indicatori sono lo strumento più adatto sia per fotografare il territorio prima dell'attuazione delle previsioni di Piano (descrizione dello stato attuale dell'ambiente), sia a monitorarlo rispetto a possibili effetti derivanti dalle fasi operative ed attuare le eventuali correzioni.

In considerazione delle caratteristiche del PREMOCI, che pur essendo un Piano regionale di settore per le infrastrutture di trasporto può essere attuato direttamente e presenta dunque gradi di definizione puntuali, si ritiene che gli indicatori scelti siano i seguenti:

- **Indicatori di contesto** (denominati anche indicatori di descrizione dello stato dell'ambiente e del territorio), che consentono di tenere sotto controllo l'evoluzione del contesto ambientale risultante dall'insieme delle dinamiche attive sul territorio di riferimento e di monitorare l'andamento degli obiettivi di sostenibilità, derivati dalle strategie di sviluppo sostenibile;
- **Indicatori di contributo** del PREMOCI alla variazione del contesto, che consentono di registrare e valutare l'entità degli effetti indotti dalle azioni di Piano. Svolgendo il ruolo di "ponte" fra gli indicatori di processo e gli indicatori di contesto misurano la variazione del contesto imputabile alle azioni di Piano;
- **Indicatori di processo** (associati con gli obiettivi e le azioni previste del PREMOCI e denominati anche indicatori di performance), per il controllo dello stato e del grado di attuazione delle azioni attivate dal Piano, che hanno effetti positivi o negativi sugli obiettivi di sostenibilità specifici del piano, e delle misure di mitigazione/compensazione.

Nella tabella seguente (Tabella 10) vengono riportati gli indicatori individuati per il PREMOCI; lo schema logico si basa sulla struttura obiettivi generali-obiettivi specifici-azioni di piano. Per ogni indicatore viene indicata la misura, la fonte e la tipologia secondo le 3 categorie "di processo", "di contesto" e "di contributo."

PREMOCI FVG I Sintesi non tecnica

Tabella 10: Indicatori del PREMOCI, post in relazione agli obiettivi di sostenibilità, obiettivi ed azioni del piano e suddivisi sulla base della tipologia. Gli acronimi riportati nella tabella sono : FVGS: FVG Strade, TPLFVG: Trasporto Pubblico Locale Friuli Venezia Giulia, RFI: Rete Ferroviaria Italiana, MITRIS: MITRIS banca dati nella quale confluiscono tutti i dati inerenti gli incidenti stradali rilevati dalle FF.OO. e dalle Polizie municipali.

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
<b>OG1</b>	Integrare il sistema regionale della mobilità di persone, ai sensi dell'articolo 3quater, comma 1, lettera d) della legge regionale 20 agosto 2007, n. 23 e successive modificazioni	<b>OS1.1</b>	Identificare la RECIR quale "fattore strategico" della mobilità regionale, in conformità a quanto previsto dal comma 1, articolo 4 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e s.m.i. e, pertanto, con valenza equivalente alle altre reti infrastrutturali di trasporto	<b>AZ1.1.1</b>	Costituire atto di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere e dei servizi per la mobilità ciclistica di competenza regionale	Itinerari conformati ed adeguati ai criteri del piano (sia principali che secondari) delle Ciclovie della RECIR	Processo	n. Km	FVGS PREMOCI
				<b>AZ1.1.2</b>	Costituire atto di riferimento per la verifica di possibili interferenze in sede di programmazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto sul territorio regionale	Numero interferenze risolte	Processo	n.	FVGS PREMOCI
					Impermeabilizzazione e consumo di suolo pro capite	Contesto	mq/ab	Elaborazione dati ARPAFVG	

PREMOCI FVG | Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
<b>OG2</b>	Consentire l'utilizzo sicuro, vantaggioso e confortevole della bicicletta in tutte le sue declinazioni attraverso la realizzazione di un sistema infrastrutturale ciclabile regionale integrato nel contesto nazionale ed europeo, ma anche connesso con le reti ciclabili locali diffuse a	<b>OS2.1</b>	Realizzare il SICID a partire dalla definizione della RECIR, rete ciclabile di interesse regionale specificatamente dedicata all'uso della bicicletta, omogenea, continua e integrata con le reti di trasporto pubblico	<b>AZ2.1.1</b>	Predisporre i criteri per il potenziamento e il completamento della RECIR e la sua riclassificazione funzionale, fornendo indicazioni alla pianificazione di scala locale per la programmazione e realizzazione della rete di competenza	Itinerari realizzati (sia principali che secondari) delle Ciclovie della RECIR	Processo	n. Km	FVGS PREMOCI
						Biciplan approvati	Processo	n.	Regione FVG
						Consumo di suolo in conseguenza della realizzazione di nuovi percorsi ciclabili in sede propria	Contesto	mq mappa	Catasto della rete ciclabile
						Itinerari conformati ed adeguati ai criteri del piano (sia principali che secondari) delle Ciclovie della RECIR	Processo	n. Km	FVGS PREMOCI
			CIMR raggiunti dalla RECIR	Processo	n.	FVGS			

## PREMOCI FVG I Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTI
	livello sovra-comunale e comunale								PREMOCI
						<b>AZ2.1.3</b>	Definire gli standard minimi dei servizi sulla RECIR	Numero servizi secondo gli standard minimi realizzati	Processo
				<b>AZ2.1.4</b>	Incrementare la capacità del trasporto pubblico in relazione all'utilizzo congiunto della bicicletta	Viaggiatori che utilizzano mezzi pubblici	Contesto	n.	TPLFVG, RFI
						Viaggiatori sui mezzi pubblici con bicicletta al seguito	Contributo	n.	TPLFVG, RFI
						Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati	Processo	n.	ISTAT
	Tasso di lesività grave in incidente stradale	Contributo		MITRIS					

## PREMOCI FVG | Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
						Numero di morti in incidenti stradali	Contributo	n.	MITRIS
		<b>OS2.2</b>	Integrare la rete di valenza europea EuroVelo e la rete ciclabile nazionale Bicalia con gli itinerari regionali, limitando le infrastrutture ridondanti e minimizzando il consumo di suolo	<b>AZ2.2.1</b>	Potenziare l'accessibilità internazionale e sovraregionale per la realizzazione di corridoi ciclabili europei e nazionali	Itinerari della RECIR inclusi in RCN Bicalia, SNCT e Euro Velo	Processo	Km	FVGS PREMOCI
						Presenze turistiche nelle strutture alberghiere/popolazione fluttuante	Contesto	n.	ISTAT
						Presenze turistiche nelle strutture extralberghiere	Contesto	n.	ISTAT
						Popolazione fluttuante a livello comunale	Contesto	n.	Comuni
						Numero di strutture turistiche direttamente connesso alla RECIR	Contributo		

## PREMOCI FVG I Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
						Numero di strutture turistiche che offrono servizi ai ciclisti	Contributo	n.	ISTAT
				<b>AZ2.2.2</b>	Favorire i collegamenti transfrontalieri intermodali, anche marittimi, con bicicletta al seguito	Numero di connessioni intermodali attivati a livello transfrontaliero	Processo	n.	FVGS PREMOCI
				<b>AZ2.2.3</b>	Individuare le priorità d'intervento per adeguare le Ciclovie nella Rete Ciclabile Nazionale Bicalia agli standard previsti	Itinerari della RECIR inclusi in RCN Bicalia, SNCT e Euro Velo	Processo	Km	FVGS PREMOCI
<b>OG3</b>	Migliorare la sostenibilità dei centri urbani, favorendo la mobilità ciclistica	<b>OS3.1</b>	Integrare le politiche nazionali e regionali con le linee di indirizzo comunitarie e acquisire le buone	<b>AZ3.1.1</b>	Costituire atto di indirizzo per la distribuzione dei finanziamenti destinati alla mobilità sostenibile in ambito urbano	Progetti attuati	Processo	n.	Regione FVG

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
	e potenziando l'intermodalità		pratiche di mobilità sostenibile realizzate a livello europeo						
		<b>OS3.2</b>	Pervenire a livelli sostenibili di consumo di energia nei trasporti e ridurre le emissioni di gas a effetto serra, le emissioni inquinanti e l'inquinamento acustico dovute all'utilizzo del mezzo privato	<b>AZ3.2.1</b>	Costituire atto di indirizzo per la distribuzione dei finanziamenti destinati alla ripartizione modale dei trasporti a favore della bicicletta in ambito urbano	Progetti attuati	Processo	n.	Regione FVG
						Persone che si spostano abitualmente almeno parzialmente con la bicicletta per raggiungere il posto lavoro/studio	Contributo	n.	ISTAT TPLFVG, RFI
Persone che si spostano abitualmente per raggiungere il luogo di lavoro solo con mezzi privati	Processo	n.	ISTAT TPLFVG, RFI						

## PREMOCI FVG | Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
						Superamento del valore limite giornaliero previsto per il PM2.5, PM10 e NO2 nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana	Contesto	n. giornate	ISTAT
						Indici estremi di temperatura e precipitazione nei principali Comuni capoluogo di provincia/città metropolitane	Contesto	n. giornate	ARPAFVG
						Gas serra totali secondo l'inventario nazionale delle emissioni (UNFCCC)	Contesto		ARPAFVG
						Emissioni di CO2 e altri gas clima alteranti	Contesto		ARPAFVG

PREMOCI FVG | Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
		<b>OS3.3</b>	Favorire l'accessibilità ai poli di riferimento delle aree vaste della Regione potenziando i CIMR e prevedendo aree di interscambio collegate alla rete della mobilità ciclabile	<b>AZ3.3.1</b>	Potenziare l'accessibilità, le informazioni ed i servizi al ciclista in corrispondenza dei CIMR	CIMR raggiunti dalla RECIR	Processo	n.	FVGS PREMOCI
					Punti informativi in corrispondenza dei CIMR	Processo	n. mappa	Regione FVG	
				<b>AZ3.3.2</b>	Prevedere parcheggi di interscambio provvisti di bike-sharing e connessi con la RECIR e le reti ciclabili comunali e intercomunali	Parcheggi a supporto della RECIR	Processo	n. mq	TPLFVG PREMOCI
						Consumo di suolo imputabile alla realizzazione degli interventi previsti dal PREMOCI, calcolato rispetto all'estensione totale delle aree per infrastrutture e servizi che compongono la RECIR	Contesto	%	Catasto della rete ciclabile
		<b>OS3.4</b>	Favorire l'uso della bicicletta per gli	<b>AZ3.4.1</b>	Fornire indicazioni per le progettazioni di scala	Biciclette circolanti	Processo	n.	POLIZIA MUNICIPALE

PREMOCI FVG I Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
			spostamenti all'interno dei centri abitati con misure di moderazione del traffico veicolare		locale ampliando le "zone 30" e realizzando passaggi preferenziali ciclabili	Numero e sviluppo delle "zone 30"	Processo	n. Km mappa	Biciplan
						Interventi per la costruzione del SICID	Processo	n. mappa	Biciplan
<b>OG4</b>	Diminuire l'impatto sull'ambiente realizzando una rete infrastrutturale ciclabile di scala regionale che favorisca lo sviluppo delle infrastrutture verdi, sia in ambito urbano	<b>OS4.1</b>	Favorire il riutilizzo, anche per fini di tipo logistico - intermodale, di strutture/aree dismesse o non utilizzate a servizio della ciclabilità	<b>AZ4.1.1</b>	Favorire il recupero e l'utilizzo di sedimi ferroviari dismessi e di altre infrastrutture lineari per la realizzazione di piste ciclabili	Tratti di ex ferrovie dismesse riutilizzati a fini ciclabili	Processo	km	Regione FVG
				<b>AZ4.1.2</b>	Prevedere lo sviluppo di una rete di mobilità ciclabile nelle azioni di rigenerazione di grandi aree ex industriali e degradate da recuperare	Aree recuperate	Processo	n. mq mappa	Regione FVG
					Edifici dismessi riqualificati ed adibiti a ciclo servizi per i differenti usi	Contesto	n. mappa	Ente attuatore dell'intervento	

## PREMOCI FVG | Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
	che extraurbano, anche con lo scopo di contribuire all'adattamento e alla resilienza territoriale			<b>AZ4.1.3</b>	Prevedere il potenziamento della rete e/o dei servizi anche nell'ambito di interventi di compensazione e perequazione urbanistico/ambientale	Progetti attuati	Processo	n.	Regione FVG
				<b>AZ4.1.4</b>	Individuare spazi sottoutilizzati in prossimità dei CIMR per potenziare i servizi al cicloturista e al ciclista pendolare	Aree riutilizzate	Processo	n. mq mappa	Regione FVG
<b>OG5</b>	Incentivare le attività cicloturistiche per la promozione del territorio	<b>OS5.1</b>	Favorire l'accessibilità e l'informazione per promuovere le eccellenze culturali, enogastronomiche e	<b>AZ5.1.1</b>	Potenziare e standardizzare le informazioni al cicloturista in corrispondenza dei principali punti di accesso alla rete	Punti informativi in corrispondenza dei principali punti di accesso alla rete	Processo	n. mappa	Regione FVG

## PREMOCI FVG I Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
			l'economia del territorio ai cicloturisti	<b>AZ5.1.2</b>	Potenziare e standardizzare le informazioni turistiche rivolte ai cicloturisti nelle vicinanze della rete	Punti informativi in corrispondenza dei principali punti di accesso alla rete	Processo	n. mappa	Regione FVG
		<b>AZ5.1.3</b>			Potenziare e standardizzare le informazioni generali rivolte ai cicloturisti lungo la rete	Punti informativi lungo la rete	Processo	n. mappa	Regione FVG
				<b>AZ5.1.4</b>	Sviluppare i percorsi di collegamento ai beni rilevanti situati al di fuori dell'itinerario	Punti informativi in corrispondenza di aree protette	Processo	n. mappa	Regione FVG
		Beni paesaggistici e identitari intercettati entro un buffer di 500 m dalla RECIR				Processo	n.	Regione FVG	
		Aree Protette intercettate dalla RECIR				Contributo	n.	Direzione Infrastrutture	
					Consumo di suolo in conseguenza della	Contesto	mq mappa	Catasto della rete ciclabile	

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
						realizzazione di nuovi percorsi ciclabili in sede propria			
						Beni paesaggistici e identitari intercettati entro un buffer di 500 m dalle piste ciclabili realizzate	Contributo	n. mappa	PPR
						% Aree protette intercettate su totale	Contesto	%	Regione FVG
						Nuovi tratti di RECIR in corrispondenza di Aree protette	Contesto	Km mappa	PREMOCI
						Habitat attraversati dai percorsi ciclistici,	Contesto	n. mappa	Regione FVG
						Frammentazione da nuove infrastrutture lineari (in riferimento alle aree protette)	Contesto	N. poligoni frammentati	Regione FVG

## PREMOCI FVG | Sintesi non tecnica

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
						Canalizzazione dei flussi	Contributo	Rapporto cicloturisti su rete RECIR/cicloturisti su altri percorsi	Regione FVG Gestori aree protette
						Utilizzo della bicicletta per attività didattico divulgative nelle aree protette	Contributo	n.	Gestori aree protette
<b>OG6</b>	Favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti pendolari e di raggio contenuto	<b>OS6.1</b>	Individuare le aree sperimentali di interesse regionale ove realizzare i progetti casa - scuola e casa - lavoro	<b>AZ6.1.1</b>	Indicare i criteri per la localizzazione e la caratterizzazione dei progetti	Aziende che aderiscono ai progetti	Processo	n. mappa	Regione FVG
						Accordi di programma stipulati	Processo	n.	Regione FVG
						Utenti coinvolti	Processo	n.	Regione FVG
						Progetti casa - scuola e casa - lavoro realizzati	Processo	n. mappa	Regione FVG
						Utenti dell'infrastruttura ciclabile	Contributo	n.	FVGS

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
				<b>AZ6.1.2</b>	Definire le azioni e gli interventi per la realizzazione dei progetti	Progetti casa - scuola e casa - lavoro realizzati	Processo	n. mappa	Regione FVG
		<b>OS6.2</b>	Favorire il trasferimento su bicicletta degli spostamenti di raggio contenuto (5 - 7 chilometri)	<b>AZ6.2.1</b>	Fornire indicazioni in merito ai metodi per la determinazione dell'offerta e della domanda da utilizzare nella pianificazione di scala sovracomunale e comunale	Biciclette circolanti	Processo	n.	POLIZIA MUNICIPALE
						Auto circolanti	Processo	n.	POLIZIA MUNICIPALE
						Utenti dell'infrastruttura ciclabile	Contributo	n.	FVGS
						Veicoli circolanti in ambito urbano	Contributo	n.	Regione FVG
						Definire criteri e indirizzi per i PRGC al fine di coordinare la programmazione della rete ciclabile esistente e in	Biciplan approvati	Processo	n.

OBIETTIVI GENERALI		OBIETTIVI SPECIFICI		AZIONI		INDICATORE	TIPOLOGIA	MISURA	FONTE
					previsione con lo sviluppo delle ZTO industriali, artigianali/commerciali e per servizi e attrezzature collettive				
<b>OG7</b>	Promuovere nuovi stili di vita e di mobilità attiva nell'ottica della prevenzione della salute	<b>OS7.1</b>	Favorire le penetrazioni ciclabili in ambito urbano integrandole con le reti verdi al fine del contenimento degli effetti del cambiamento climatico	<b>AZ7.1.1</b>	Definire criteri e indirizzi per i PRGC al fine di coordinare la programmazione della rete ciclabile esistente e in previsione con lo sviluppo delle ZTO a verde pubblico	Arredi verdi adiacenti alle ciclabili realizzati	Processo	Km mappa	Comuni
				<b>AZ7.1.2</b>	Definire criteri e indirizzi per la progettazione del SICID al fine di implementare la rete verde regionale	Arredi verdi adiacenti alle ciclabili realizzati	Processo	Km mappa	Comuni

# 6

## GLOSSARIO E ACRONIMI

Il presente capitolo presenta le definizioni di alcuni concetti rinvenibili nella lettura della Sintesi non tecnica, nonché del Rapporto ambientale e del PREMOCI.

## **A**

Adattamento ai cambiamenti climatici: modifica dei sistemi naturali o umani in risposta a stimoli climatici in atto o attesi o ai loro effetti, che riduce i danni o sfrutta le opportunità vantaggiose (tre tipi di adattamento: preventivo, spontaneo, pianificato).

Ambito di influenza territoriale del PREMOCI: l'area entro cui potrebbero manifestarsi gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione del progetto di piano.

Azioni di adattamento ai cambiamenti climatici: Le azioni di adattamento ai cambiamenti climatici mirano a contenere le conseguenze negative del cambiamento climatico per una determinata regione. L'attuazione di tali misure non ha alcuna influenza sulle cause che determinano i cambiamenti climatici.

Azione ambientale: forma con il principio della sostenibilità il superprincipio base, essenziale e minimo per garantire la tutela dell'ambiente su tutto il territorio nazionale. Consiste nella precauzione, prevenzione, correzione alla fonte dei danni e nel "chi inquina paga" (Art. 174 del Trattato di Maastricht).

Azioni: Seguono gli obiettivi generali e specifici e si identificano come fasi e attività progettuali connesse e funzionali all'obiettivo specifico da cui derivano a cascata.

## **B**

Biciplan: strumento di orientamento nella programmazione e nella gestione della ciclabilità di livello locale, coerente con i contenuti del PREMOCI. Individua i principali percorsi ciclabili da realizzare con la loro tipologia, priorità e gerarchia; promuove il marketing dell'uso della bicicletta, individua obiettivi, strategie, azioni e forme di monitoraggio; prevede i principali ciclo-servizi come parcheggi protetti, ciclonoleggi, intermodalità con il trasporto pubblico.

Biciplan linee guida: documento approvato con decreto del direttore di servizio dd. 2 luglio 2019, n. 2950/TERINF.

## C

Cambiamenti Climatici: l'IPCC così definisce ogni cambiamento del clima nel tempo, dovuto sia alla variabilità naturale e sia come risultato dell'azione antropogenica. La UNFCCC (Convenzione Quadro della Nazioni Unite sui Cambiamenti Climatici) li definisce come ogni cambiamento del clima legato sia direttamente e sia indirettamente all'attività umana che altera la composizione dell'atmosfera globale e che si aggiunge alla variabilità naturale del clima osservata su un periodo di tempo confrontabile.

Carta Natura: il sistema "Carta Natura" nasce come strumento di conoscenza necessario per definire "le linee fondamentali dell'assetto del territorio con riferimento ai valori naturali ed ambientali". La cartografia è solo una delle fasi del sistema, che si configura come un Sistema Informativo Territoriale organizzato per raccogliere, studiare e analizzare l'informazione territoriale ecologico-ambientale e metterla a disposizione dei vari centri decisionali del Paese, in primo luogo per contribuire alla individuazione di aree da tutelare.

Il Sistema Carta della Natura opera su tre scale geografiche (1:250.000, 1:50.000; 1:10.000) e si compone di due fasi principali: nella prima, più specificamente cartografica, sono individuate le unità territoriali di riferimento su ciascuna scala; nella seconda fase (valutativa), viene analizzata e valutata ciascuna unità territoriale utilizzando:

- banche dati georeferenziate (ad esempio, per l'appartenenza ad un'area protetta e la presenza di specie a rischio);
- tabelle di riferimento (es. l'appartenenza alla lista europea degli habitat di pregio);
- analisi metriche sugli habitat cartografati (es. calcoli di frammentazione e isolamento dell'habitat).

CdS: decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285, recante "Nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni.

Ciclovie di primo livello: ciclovie che attraversano tutto il territorio regionale, i cui tracciati coincidono, anche per parti, con gli itinerari previsti dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica (RCN Bicalitalia e Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche), nonché dalla rete ciclabile transeuropea EuroVelo. Includono le direttrici primarie individuate dal Piano Paesaggistico Regionale e sono collegate ai CIMR.

Ciclovie di secondo livello: ciclovie che attraversano solo parte del territorio regionale. Non coincidono necessariamente con gli itinerari previsti dalla RCN Bicalta del PGMC e dalla rete ciclabile EuroVelo, ma estendono la struttura della RECIR a tutto il territorio regionale, consentendo di differenziare i percorsi, di chiudere itinerari ad anello e di rafforzare i collegamenti della RECIR alle reti di trasporto pubblico, attraverso i centri intermodali di secondo livello. Queste ciclovie sono legate a tematismi particolari, di natura territoriale, culturale, storica e paesaggistica.

Sono ciclovie di secondo livello i seguenti tratti funzionali:

- variante: itinerario alternativo a quello principale e i cui capisaldi coincidono con punti dell'itinerario principale;
- diramazione: itinerario che consente di raggiungere poli attrattori, centri intermodali o altre località, ovvero destinazioni lontane dall'itinerario principale;
- collegamento: itinerario breve, funzionale alla connessione tra due o più ciclovie. Dal punto di vista della numerazione, viene convenzionalmente attribuito solo ad una ciclovia.

CIMR: centro di interscambio modale regionale, di cui al piano regionale delle infrastrutture, dei trasporti, della mobilità, delle merci e della logistica.

Coerenza esterna: metodologica di valutazione che verifica la coerenza fra gli obiettivi del piano e gli obiettivi di sostenibilità individuati a livello internazionale e nazionale (coerenza esterna verticale) e con quelli individuati dagli altri piani di livello regionale (coerenza esterna orizzontale).

Coerenza interna: metodologia di valutazione del Piano che prevede un'analisi di coerenza fra gli obiettivi e le azioni individuate per il loro raggiungimento.

## D

DPSIR (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatti, Risposte): è un modello concettuale che fornisce una rappresentazione semplificata della realtà, elaborato in ambito internazionale in materia di informazione ambientale (OCSE, 1993; Eurostat, 1997; EEA, 1998) e adottato per lo sviluppo del sistema conoscitivo e dei controlli in campo ambientale (ANPA – APAT – ISPRA). Permette di strutturare le informazioni ambientali (tematiche) per renderle più accessibili ed intelligibili ai fini decisionali ed informativi. L'utilizzo di questo modello fornisce un contributo all'interpretazione delle complesse relazioni causa-effetto e delle dinamiche sistemiche che hanno portato e portano allo sviluppo dei problemi ambientali. Consente

di pianificare l'adozione di specifiche politiche o interventi correttivi per fronteggiare gli impatti/effetti, indirizzandoli verso una qualsiasi fase del DPSIR (determinante, pressione, stato, impatto o anche una risposta pregressa da correggere), e di valutarne l'efficacia.

## **E**

Effetti: nelle procedure di VAS si valutano i possibili effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale in quanto propri del livello valutativo strategico, a differenza degli impatti che sono propri del livello valutativo dell'attuazione del progetto.

EuroVelo: rete di itinerari ciclabili a lunga percorrenza che collegano l'intero continente europeo, per un totale di oltre 90.000 km. I percorsi sono fruibili sia dai cicloturisti che dalle popolazioni locali che effettuano spostamenti quotidiani. EuroVelo è un marchio registrato ECF e solo le rotte approvate dall'ECF possono essere denominate EuroVelo.

## **F**

## **G**

## **I**

Impatti: il Codice dell'ambiente (d.lgs. 152/2006) e il modello DPSIR li associano al processo di VAS, ma gli impatti, puntuali e più determinati nel tempo e nello spazio, sono da riferirsi al processo di VIA.

Infrastruttura verde: rete pianificata strategicamente di aree naturali e seminaturali insieme ad altri elementi ambientali, progettata e gestita allo scopo di fornire una vasta gamma di servizi ecosistemici (es., la depurazione dell'acqua, una migliore qualità dell'aria, lo spazio per il tempo libero, la mitigazione e l'adattamento al cambiamento climatico, la tutela e l'incremento della biodiversità in ambito rurale e urbano oltre che nei territori naturali). Questa rete di spazi verdi (terrestri) o blu (acquatici) permette di migliorare la qualità dell'ambiente e di conseguenza la salute e la qualità della vita dei cittadini. Essa

inoltre sostiene un'economia verde e crea opportunità di lavoro. La rete Natura 2000 costituisce la spina dorsale della infrastruttura verde europea (COM (2013) 249 final, SDW (2013) 155 final, COM/2015/0478 final). La rete verde è un concetto multiscalare composto da elementi della biodiversità e dai servizi ecosistemici.

## L

## M

Mitigazione climatica: è la seconda strategia per gestire i grandi problemi connessi al riscaldamento globale antropogenico da gas serra che provoca i cambiamenti climatici, insieme all'adattamento. Mentre l'adattamento non risale alle cause ma cura gli effetti "adattandosi" e cercando di rendere più sopportabile la convivenza con il fenomeno fino a ulteriori peggioramenti con necessità di ulteriori adeguamenti, la mitigazione persegue la lotta alle cause, ovvero, innanzitutto, ridurre le emissioni di gas serra che costituiscono la causa principale del riscaldamento del pianeta.

## N

Natura2000 o N2000: v. Rete Natura 2000.

Norme di Attuazione o NA: apparato normativo del piano che include le modalità di attuazione del PREMOCI e fornisce gli indirizzi e i criteri per la pianificazione di scala sovracomunale e comunale.

## O

Obiettivi di sostenibilità: sono gli obiettivi, derivanti da documenti nazionali e internazionali, anche di settori differenti, finalizzati alla sostenibilità ambientale.

Obiettivi generali: indicano gli scopi e i risultati generali che ci si propone di ottenere dall'attuazione di un Piano in fase di elaborazione. Consistono in dichiarazioni di intenti, formulate in modo ampio, indicando la direzione del progetto pianificatorio in modo generico.

Obiettivi specifici: indicano gli scopi e i risultati specifici che ci si propone di ottenere dall'attuazione dello strumento di pianificazione in fase di elaborazione che si tradurranno in azioni di Piano. Essi indicano con chiarezza i cambiamenti o i risultati attesi e, generalmente, sono misurabili.

## **P**

PAI: piano di assetto idrogeologico, Approvato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 21 novembre 2013.

PCS: piano di conservazione e sviluppo di parchi e riserve individuate ai sensi della LR 42/96 e s.m.i.

PGMC: piano generale della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3 della legge 11 gennaio 2018, n. 2 e successive modificazioni.

PGRA: piano di gestione del rischio alluvioni, Approvato in data 3 marzo 2016 con delibera n.1 del Comitato Istituzionale

PGT: piano di governo del territorio, approvato con decreto del Presidente della Regione dd. 16 aprile 2013, n. 084/Pres.

PNACC: piano nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici, bozza.

PNRR: piano nazionale di ripresa e resilienza, Approvato con Decisione di esecuzione del Consiglio il 13 luglio 2021

Porta: sistema dedicato alla promozione della RECIR e, in generale, della ciclabilità regionale. È un sistema articolato, immediatamente riconoscibile sia da parte del cicloturista sia del visitatore o del frequentatore occasionale. Per la localizzazione delle porte della RECIR il PREMOCI individua delle località "chiave", ai fini di una promozione efficace: (i) in corrispondenza dei CIMR, della stazione ferroviaria o dell'approdo più prossimi ai capisaldi degli itinerari principali delle Ciclovie, (ii) in corrispondenza di altri poli di attrazione lungo le ciclovie, in particolare nei siti UNESCO. Nella porta è prevista la presenza di informazioni e alcuni servizi per il ciclista, in particolare dei portabiciclette.

PPR: piano paesaggistico regionale, approvato con decreto del Presidente della Regione dd. 24 aprile 2018, n. 0111/Pres.

PREMOCI: Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, strumento di pianificazione attraverso il quale la Regione intende realizzare sul proprio territorio un sistema diffuso a supporto della mobilità ciclistica.

PRITMML: piano regionale delle infrastrutture, dei trasporti, della mobilità, delle merci e della logistica, approvato con decreto del Presidente della Regione dd. 16 dicembre 2011, n. 0300/Pres.

PRMQA: piano regionale di miglioramento della qualità dell'aria, Approvato con decreto del Presidente della Regione del 15 marzo 2013, n. 47/Pres.

PRTA: piano regionale di tutela delle acque, Approvato il 20 marzo 2018 con decreto del Presidente della Regione n. 074/Pres.

PRTPL: piano regionale del trasporto pubblico locale, Approvato con decreto del Presidente della Regione del 15 aprile 2013, n. 80/Pres.

PURG: Piano Urbanistico Regionale Generale, approvato con decreto del Presidente della Regione del 15 settembre 1978, n. 826/Pres., ai sensi della legge regionale n. 23/1968 e s.m.i.

## **R**

RCN Bicalia: rete ciclabile nazionale denominata "Bicalia", di cui all'articolo 4 della legge 11 gennaio 2018, n. 2 e successive modificazioni.

RECIR: rete delle ciclovie di interesse regionale, di cui all'articolo 4, comma 1 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e successive modificazioni; è costituita da nove ciclovie.

Regolamento CdS: decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, recante "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della Strada" e successive modificazioni.

Rete Ecologica Locale: rete ecologica prevista dal PPR e individuata in una fase successiva a livello comunale o intercomunale costituita da elementi che garantiscono la connettività a livello locale, con particolare focus su specifiche specie vegetali ed animali. \\_

Rete Ecologica Regionale: rete ecologica individuata dal PPR come elemento che garantisce o potrà garantire la connettività generale ecologica sul territorio regionale a partire dalle aree "core".

Rete Natura 2000: l'Unione europea si è dotata di una rete di aree di valore naturalistico per la tutela della biodiversità, denominata Rete Natura 2000. L'approccio conservazionistico rivolto alle singole specie minacciate è superato ed è stato tradotto, a livello legislativo, nelle due direttive comunitarie dette "Habitat" (Dir. 92/43/CEE) e "Uccelli" (Dir. 79/409/CEE). La Rete è composta da "siti di importanza comunitaria" (SIC) e da "zone di protezione speciale" (ZPS). All'individuazione dei siti segue la definizione delle misure necessarie a mantenere gli habitat e le specie in uno stato di conservazione soddisfacente. A queste previsioni consegue per i SIC, d'intesa con il Ministero, la designazione ufficiale di "zona speciale di conservazione" (ZSC). Tutti i Piani o progetti che possano avere incidenze significative su tali siti e che non siano non direttamente connessi e necessari alla loro gestione devono essere assoggettati alla procedura di Valutazione di incidenza.

Rifiuti: materiali di scarto o avanzo derivanti dalle varie attività antropiche, destinati a fini energetici con diverse tipologie di combustione (termochimico e biochimico).

Risparmio energetico: risultato conseguibile mediante l'utilizzo di tecniche atte a ridurre i consumi dell'energia necessaria allo svolgimento delle attività antropiche.

## S

Scoping: introduzione preliminare allo studio dettagliato di una componente ambientale, nella quale viene descritta la procedura eseguita per l'analisi, motivando, in relazione allo scopo del lavoro, la scelta degli argomenti da approfondire con il maggior grado di dettaglio nella successiva fase valutativa.

Screening: processo amministrativo-decisionale volto a verificare la necessità di effettuare la VAS per un determinato Piano o Programma.

SICID: Sistema della Ciclabilità Diffusa, di cui all'articolo 3, comma 1 della legge regionale 23 febbraio 2018, n. 8 e successive modificazioni; insieme degli itinerari ciclabili e ciclopedonali, extraurbani e urbani come identificati e classificati dal Sistema informativo stradale regionale sulla base delle loro caratteristiche funzionali. Comprende la Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR), dalle Reti ciclabili delle Unioni territoriali intercomunali e dalle Reti ciclabili dei Comuni e degli altri soggetti

istituzionali. Il SICID è coerente con la Rete ciclabile nazionale Bicitalia e con la rete ciclabile transeuropea EuroVelo.

SNCT: sistema nazionale delle ciclovie turistiche, di cui all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e successive modificazioni.

Sviluppo sostenibile: sviluppo che soddisfa i bisogni attuali senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri; uno sviluppo che sia inoltre in grado di conciliare integrità ambientale, equità sociale ed efficienza economica. Lo sviluppo sostenibile prevede un miglioramento delle condizioni di vita e del benessere delle popolazioni interessate entro i limiti della capacità degli ecosistemi, cioè nel rispetto e mantenimento del patrimonio naturale, a vantaggio delle generazioni presenti e future. Lo sviluppo sostenibile si realizza, ad esempio, sostituendo dove possibile il consumo delle risorse non riproducibili (petrolio, carbone, gas) con altre alternative (solare, eolico, idraulica), incrementando le risorse di aree verdi sul pianeta, riducendo l'inquinamento a quanto la natura è in grado di assorbire e trasformare.

SWOT: metodo di valutazione con carattere strategico usato per valutare i punti di forza (Strengths), le debolezze (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) di un piano o progetto. Può essere suddiviso sulla base di specifiche tematiche oppure parti del piano/progetto.

## **T**

Tematica ambientale: si intende il complesso degli argomenti aventi contenuti di carattere ambientale (esempio: aria, acqua, cambiamenti climatici, suolo, popolazione e salute, biodiversità, paesaggio, ecc.).

Tematica antropica: si intende il complesso degli argomenti aventi contenuti di carattere antropico o aventi relazioni con le attività antropiche (ad esempio: agricoltura, industria, energia, trasporti, rifiuti, radiazioni, ecc.).

## **V**

Valutazione di incidenza: è una procedura a cui sono sottoposti tutti i progetti di opere che possono avere un'incidenza significativa sui siti di importanza comunitaria (SIC) e sulle zone di protezione speciale (ZPS). Nel caso in cui il progetto sia sottoposto a VIA, la valutazione d'incidenza viene effettuata all'interno della

procedura di VIA. Sono inoltre sottoposti a valutazione d'incidenza tutti i Piani che interessano i siti di importanza comunitaria (SIC) e le zone di protezione speciale (ZPS). La procedura si svolge ai sensi dell'art. 5 del Decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n.357 ed in particolare secondo i contenuti di cui all'allegato G dello stesso. Per tale procedura è necessario elaborare uno studio per individuare e valutare gli effetti che l'opera o il Piano possono avere sul sito, tenuto conto degli obiettivi di conservazione del medesimo.

VAS (Valutazione ambientale strategica): per valutazione ambientale strategica si intende la valutazione di Piani e Programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente e sul patrimonio culturale. Il processo, definito dalla parte seconda del decreto legislativo 152/2006, comprende lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del Piano o del Programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione del parere motivato, l'informazione sulla decisione e il monitoraggio.

## **Z**

ZSC (Zone Speciali di Conservazione) sono aree, significative a livello europeo, che contribuiscono alla protezione, al mantenimento ed al ripristino di particolari habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ed al mantenimento della biodiversità. Sono state individuate sulla base della direttiva Habitat 43/1992.

ZPS (Zone a protezione speciale): sono aree, significative a livello europeo, poste lungo le rotte di migrazione dell'avifauna, rivolte alla tutela di particolari specie avicole e dei loro habitat. Sono state istituite sulla base della Direttiva Uccelli 147/2009.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE