



AZIENDA CON SISTEMA QUALITA' CERTIFICATO  
NORMA UNI-EN-ISO 9001:2008  
CERT. SGS ITALIA s.r.l. N.TT03/0043

localizzazione

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA  
PROVINCIA DI UDINE  
COMUNE DI VENZONE

tavola

P1



committente

COMUNE DI VENZONE

lavoro

ESTENSIONE TRATTI CICLABILI NEL COMPRESORIO DEL GEMONESE,  
TRATTO DI COLLEGAMENTO TRA GEMONA E PORTIS DELLA CICLOVIA FVG 1  
- LOTTI 1 E 2 DI COLLEGAMENTO TRA PORTIS VECCHIA (LOC. S. LUCIA) E  
VIA TAGLIAMENTO IN COMUNE DI VENZONE  
VARIANTE URBANISTICA - P.R.G.C. VENZONE VARIANTE N. 36

oggetto

scala

RELAZIONE TECNICO ILLUSTRATIVA  
MODIFICA NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

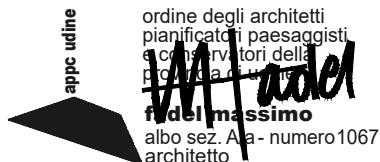
responsabile di progetto

gruppo di progettazione

ambito progettuale

RESPONSABILE INTEGRAZIONE  
PRESTAZIONI SPECIALISTICHE

arch. Massimo Fadel



S.c.r.l.  
- ingegneria  
- urbanistica  
- ambiente  
- architettura  
- ricerca

Sede  
Via Montereale n. 10/C  
33170 Pordenone  
Telefono 0434-21085  
Telefax 0434-520336  
E-mail info@coprogetti.it

collaborazione e aspetti specialistici  
arch. Vera Novello

data progetto	rev.	data	motivo	riferimenti
Marzo 2026				redatto FDL
				controll. FLC
				archivio 2033P_P1_R0.doc

C.C.I.A.A. PN 19501  
P.IVA 00170010938



## INDICE

PREMESSA.....	2
1 OBIETTIVI DELLA VARIANTE .....	4
2 INQUADRAMENTO E SIGNIFICATO TERRITORIALE E URBANISTICO .....	5
2.1 Il progetto della Ciclovia Alpe Adria e il tratto Portis-Venzone .....	5
2.2 Scheda sintetica: Via Ciclabile Italo-Austriaca Alpe Adria Radweg (CAAR) .....	6
3 LA CICLOVIA NEL PREMOCI_FVG .....	9
4 LA CICLOVIA NEL VIGENTE PRGC DI VENZONE .....	12
4.1 Il Piano Struttura.....	12
4.2 Gli Obiettivi e Strategie .....	12
4.3 La zonizzazione .....	12
4.4 La Normativa Tecnica di Attuazione .....	12
5 LA CICLOVIA NELLA VAR. 36 AL PRGC DI VENZONE MODIFICHE ZONIZZATIVE E NORMATIVE .....	14
5.1 Descrizione del progetto.....	14
5.2 La zonizzazione: modifiche all'Assetto Zonizzativo .....	14
5.3 Le La Normativa Tecnica di Attuazione: modifiche all'assetto normativo .....	15

## PREMESSA

La presente Variante n.36 al PRGC di Venzone è redatta secondo le procedure previste dal disposto della LR 05/2007 recante *Riforma dell'urbanistica e disciplina dell'attività edilizia e del paesaggio*, di cui all'art. 63sexies - *Disposizioni per le varianti di livello comunale agli strumenti urbanistici* e della LR 12/2008 *Integrazioni e modifiche alla LR 5/2007*.

In particolare, le variazioni apportate, ricadono nella fattispecie di cui al comma 1 del sopracitato art, 63sexies:

*Non coinvolgono il livello regionale di pianificazione ai sensi dell'articolo 63 bis le varianti allo strumento urbanistico comunale vigente dotato di Piano Struttura, qualora ne rispettino gli obiettivi e le strategie, né quelle allo strumento urbanistico comunale vigente non dotato di tale piano, qualora prevedano almeno una delle seguenti fattispecie:*

- a) la modifica delle zone omogenee, anche miste ove previste dagli strumenti urbanistici comunali, entro il limite di flessibilità o, in assenza, entro il limite del 10 per cento complessivo delle superfici previste delle singole zone omogenee, senza diminuire la quantità complessiva delle zone omogenee E ed F e senza aumentare la quantità complessiva delle zone omogenee D e H;*
- b) l'ampliamento senza limiti delle zone agricole, forestali o di tutela ambientale, ovvero di verde pubblico o privato, nonché la modifica delle relative sotto zone;*
- c) le modifiche alle norme di attuazione, l'individuazione grafica dell'area di applicazione o disapplicazione di norme di attuazione specifiche, la correzione di errori materiali di elaborati o la sostituzione della base cartografica in tutti i casi in cui sia necessaria la pubblicazione degli elaborati, senza incrementi dell'indice di edificabilità territoriale e fondiaria e del rapporto di copertura;*
- d) l'incremento dell'indice di edificabilità territoriale e fondiaria e il rapporto di copertura delle zone omogenee B e D esistenti, nei limiti massimi dello strumento di pianificazione regionale o delle leggi di settore;*
- e) l'interscambio di destinazioni d'uso tra zone omogenee urbanizzate esistenti;*
- f) l'individuazione di nuove aree ovvero l'ampliamento o adeguamento di quelle esistenti per la realizzazione di viabilità, servizi e attrezzature collettive o altre opere pubbliche o per servizi pubblici o di pubblica utilità;*
- g) la revisione dei vincoli urbanistici o procedurali;*
- h) le modifiche normative e cartografiche per adeguare il Piano regolatore vigente ai Piani e*

*regolamenti statali e regionali di settore;*

*i) il recepimento di Piani comunali di settore o di sentenze passate in giudicato;*

*j) l'attuazione delle modalità operative già previste negli strumenti urbanistici comunali per il trasferimento nell'assetto azzonativo delle funzioni insediative e infrastrutturali indicate soltanto nell'ambito dei piani struttura;*

*k) la suddivisione e la modifica della suddivisione delle zone omogenee previste nell'assetto azzonativo degli strumenti urbanistici comunali in sottozone omogenee e la suddivisione e la modifica della suddivisione degli ambiti unitari d'intervento, soggetti a pianificazione attuativa, in subambiti urbanisticamente sostenibili, senza incremento degli indici di fabbricabilità territoriale e fondiaria e del rapporto di copertura massimi consentiti;*

*l) il recupero, la riqualificazione e/o la trasformazione di aree dismesse o in via di dismissione attraverso modifiche normative e cartografiche che possono comportare l'incremento dell'indice di edificabilità territoriale e fondiaria e il rapporto di copertura ovvero la modifica delle destinazioni d'uso, nei limiti massimi dello strumento di pianificazione regionale o delle leggi di settore.*

In considerazione a quanto sopra, ricadendo nella fattispecie di cui al punto f), la Variante in oggetto rientra tra le varianti **livello comunale**.

Conseguentemente la procedura di approvazione comporta l'applicazione del disposto della procedura semplificata presente nella normativa vigente in materia.

## 1 OBIETTIVI DELLA VARIANTE

L'obiettivo della presente Variante n. 36 al P.R.G.C. di Venzone è definire il quadro della compatibilità urbanistica per l'**Estensione tratti ciclabili nel comprensorio del Gemonese, tratto di collegamento tra Gemona e Portis della ciclovia FVG 1 – Lotti 1 e 2 di collegamento tra Portis Vecchia (loc. S. Lucia) e Via Tagliamento in Comune di Venzone.**

Il progetto ha come obiettivo la definizione di un nuovo assetto fisico e funzionale del sedime della linea ferroviaria da Portis Vecchio a Venzone. Il progetto si colloca all'interno di un quadro condiviso di politiche territoriali della Comunità di Montagna del Gemonese di attuazione in completamento della Ciclovia FVG1 Alpe Adria.

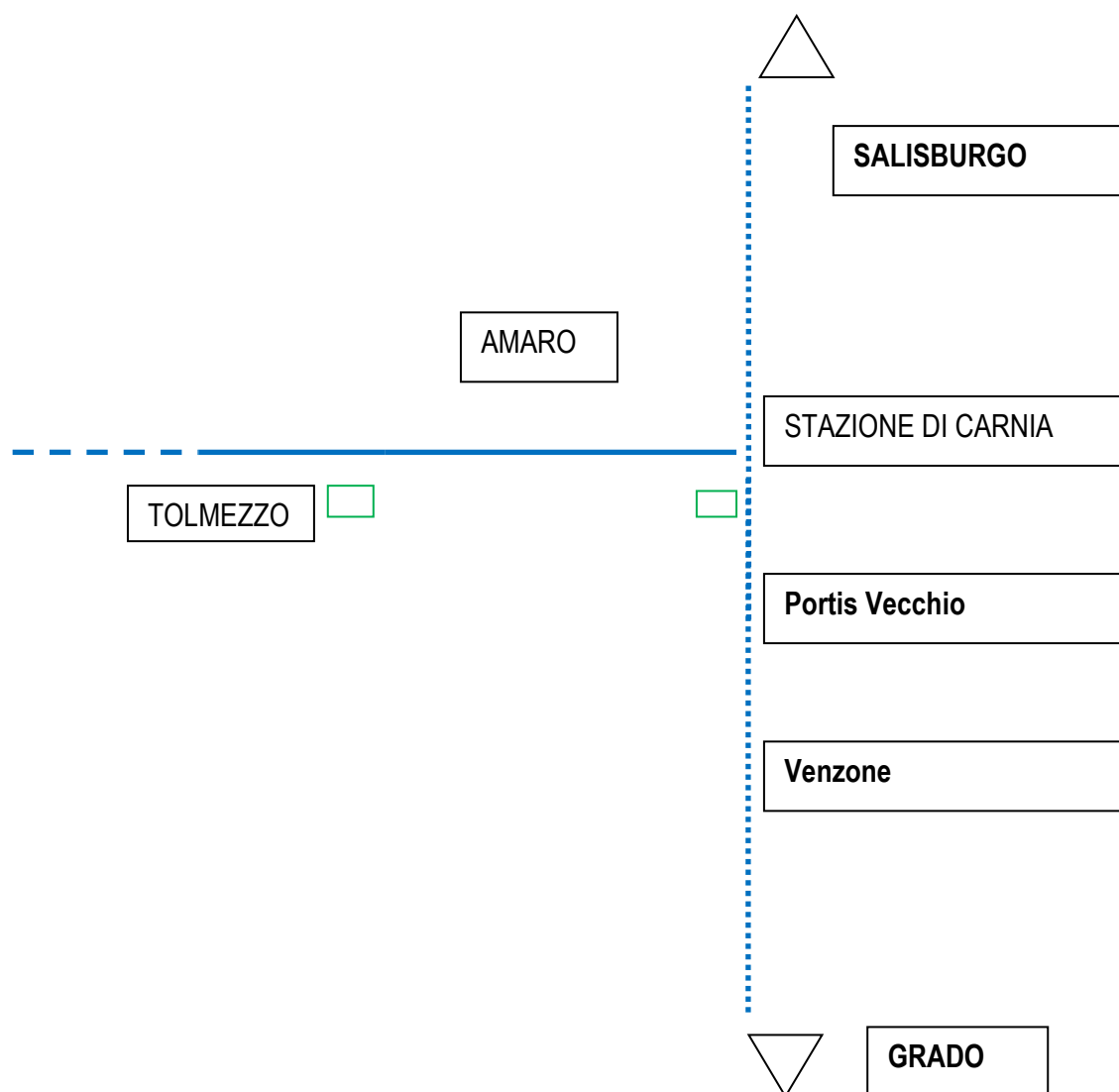
L'intervento in progetto, così come descritto nel successivo paragrafo 5.1, prevede la realizzazione della ciclovia con il recupero di un tratto della massicciata dell'ex ferrovia Pontebbana. La rifunzionalizzazione a differente utilizzo dell'infrastruttura dismessa permette la riconfigurazione fisica dell'ambito che comprende anche il ripristino di tutte le opere complementari (ponti, ponticelli, ecc.).

Obiettivo della Variante n. 36 al PRGC di Venzone è quindi realizzare la piena conformità tra le opere in progetto, di cui sopra e l'assetto zonizzativo della strumentazione urbanistica.

## 2 INQUADRAMENTO E SIGNIFICATO TERRITORIALE E URBANISTICO

### 2.1 Il progetto della Ciclovia Alpe Adria e il tratto Portis-Venzone

La proposta progettuale si inserisce nel quadro della realizzazione di un disegno territoriale incentrato sulla mobilità sostenibile e trova nella "Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (ReCIR) del FVG, il suo fondamento pianificatorio attraverso la realizzazione di un sistema di piste ciclabili che si collega alle infrastrutture delle confinanti Austria e Slovenia. La ReCIR è costituita da nove ciclovie, alcune già realizzate altre in fase di costruzione, di cui la FVG1 costituisce la tratta più rilevante.



## **2.2 Scheda sintetica: Via Ciclabile Italo-Austriaca Alpe Adria Radweg (CAAR)**

Il percorso cicloturistico di 400 Km, che congiunge Grado a Salisburgo, è stato eletto come migliore pista ciclabile del 2015, insieme al Tour della Manica. Il premio è stato assegnato ad Amsterdam e rappresenta il giusto riconoscimento per questo itinerario su due ruote, giudicato il migliore tra i dodici realizzati di recente in Europa.

Il progetto “Ciclovía Alpe Adria Radweg” rappresenta un esempio di cooperazione transfrontaliera per lo sviluppo della mobilità sostenibile. Nato dalla collaborazione tra tre enti locali italo-austriaci (Regione Friuli-Venezia Giulia, Land Salisburgo e Land Carinzia) – desiderosi di dar vita a un itinerario per le bici che oltrepassasse le Alpi e permettesse un collegamento tra la rete ciclabile centro europea e il mare Adriatico – si è aggiudicato il bando di gara indetto per il Programma europeo di cooperazione transfrontaliera Interreg IV Italia-Austria 2013.

Le attività preparatorie di progetto sono partite nel 2008 e hanno individuato il percorso Salisburgo-Villach-Udine-Aquileia-Grado come migliore itinerario, data la possibilità di usufruire di piste ciclabili già realizzate o in corso di realizzazione, così come di una viabilità secondaria a bassa intensità di traffico nei tratti restanti. L'opera, costata in totale 1.200.000 euro, è stata possibile grazie alla condivisione delle attività dei partecipanti al progetto, che hanno collaborato proficuamente sia negli interventi infrastrutturali, che nell'elaborazione di un comune piano di comunicazione.

Partendo da Salisburgo, il percorso tocca la valle del Salzach e di Gastein fino a Bockstëin. Da questa località si prende un treno navetta che in 11 minuti conduce a Mallnitz (1.191 metri), da dove è possibile tornare a pedalare per dirigersi verso la Carinzia, dove il tracciato passa per alcune località al confine con l'Italia, quali Spittal sulla Drava, Villach e Arnoldstein. Il tratto italiano della ciclovía segue in parte il percorso di vecchie ferrovie dismesse attraversa bellezze naturalistiche e località ricche di storia quali Tarvisio, Pontebba, Gemona, Aquileia e Udine, si conclude a Grado, sulla costa del mare Adriatico.

Volendo percorrere in poco più di una settimana l'intero tragitto che dal mare Adriatico conduce fino al versante nord delle Alpi, gli organizzatori consigliano otto tappe in direzione Italia-Austria: 1) Grado-Udine; 2) Udine-Venzone; 3) Venzone-Tarvisio; 4) Tarvisio-Villach; 5) Villach-Spittal an der Drau; 6) Spittal an der Drau-Bad Gastein/Mallnitz; 7) Bad Gastein/Mallnitz-Bishofshofen; 8) Bishofshofen-Salisburgo. Nel complesso, il percorso è ben segnalato e attrezzato, non presenta particolari difficoltà e risulta accessibile a tutti.

All'inizio del 2015, sul territorio italiano sono stati completati 108 Km di ciclovía, 53 saranno terminati a breve, mentre ne restano altri 23 da completare, più precisamente il tratto Resiutta - Venzone e l'attraversamento di Palmanova, Cervignano e Grado. Nel Tarvisiano i lavori si sono concentrati per far

passare la ciclovia sul percorso finora inutilizzato della vecchia ferrovia Pontebbana. Più a sud, è in parte aperta la connessione tra Venzone e Gemona sempre grazie alla riconversione in pista ciclabile di un tratto di ferrovia dismessa, in modo che il percorso giunga sino al sito naturalistico del laghetto Minisini e attraversi la parte bassa di Gemona. Nei Comuni di Osoppo e di Buia si sta provvedendo a un lavoro di tabellazione del tracciato, nonché alla realizzazione di due brevi tratti ciclabili in sede propria. Osoppo, tra l'altro, ha chiesto e ottenuto il passaggio della ciclovia attraverso il bel centro del paese, al fine di una sua migliore valorizzazione turistica. Nel tratto da Buia a Udine si sta invece studiando un percorso alternativo all'Ippovia (o percorso In@Natura), poiché questa parte ufficiale del tracciato si è dimostrata difficile da recuperare e non adatta alla percorribilità con una semplice bici da turismo. Infine, un cantiere è presente all'ingresso di Cervignano, per completare nel più breve tempo possibile la pista ciclabile che conduce al paese.

#### LE OTTO TAPPE

##### 1) Grado-Udine

- Lunghezza: 60 Km
- Dislivello in salita: 145 m
- Dislivello in discesa: 25 m
- Livello di difficoltà: facile

##### 2) Udine-Venzone

- Lunghezza: 56 Km
- Dislivello in salita: 320 m
- Dislivello in discesa: 200 m
- Livello di difficoltà: facile

##### 3) Venzone-Pontebba

- Lunghezza: 39 Km
- Dislivello in salita: 445 m
- Dislivello in discesa: 125 m
- Livello di difficoltà: facile

##### 4) Pontebba-Villach

- Lunghezza: 64 Km
- Dislivello in salita: 360 m
- Dislivello in discesa: 435 m
- Livello di difficoltà: facile

##### 5) Villach-Spittal an der Drau

- Lunghezza: 41 Km
- Dislivello in salita: 170 m
- Dislivello in discesa: 75 m
- Livello di difficoltà: facile

##### 6) Spittal an der Drau-Mallnitz



*Stazione di Carnia Punto di collegamento Ciclovia della Carnia - Ciclovia Alpe Adria Nodo del tracciato a Venzone (è allo studio un tracciato alternativo a quello rappresentato in direzione Campiolo)*

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lunghezza: 44 Km</li> <li>• Dislivello in salita: 895 m</li> <li>• Dislivello in discesa: 275 m</li> <li>• Livello di difficoltà: impegnativo</li> </ul> <p><b>7) Bockstein-Bishopshofen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lunghezza: 56 Km</li> <li>• Dislivello in salita: 360 m</li> <li>• Dislivello in discesa: 940 m</li> <li>• Livello di difficoltà: facile</li> </ul> <p><b>8) Bischoshofen-Salisburgo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lunghezza: 55 Km</li> <li>• Dislivello in salita: 350 m</li> <li>• Dislivello in discesa: 480 m</li> <li>• Livello di difficoltà: facile</li> </ul>	
--	--

Nell'ultimo decennio accanto alle classiche forme del turismo balneare, montano e culturale, si stanno sempre più affermando nuove modalità, di fare turismo: una di queste è lo *slow tourism*. Un nuovo modo di viaggiare per conoscere la cultura, il territorio e le tradizioni locali, con attività a basso impatto ambientale che invitano a un ritmo di vita meno frenetico. Caratteristiche fondamentali sono l'attenzione per l'ambiente, il rispetto del territorio e delle diversità culturali, la volontà di sostenere economie locali e la creazione di un viaggiatore consapevole e responsabile. Praticare attività sportive, entrare in contatto con la realtà locale, vivere la natura, instaurare rapporti con le comunità del luogo sono le declinazioni del turismo lento. Una sottocategoria di questa nuova filosofia del viaggio è il cicloturismo. La ciclovia Alpe Adria\_Radweg fa parte del programma territoriale-turistico regionale all'insegna della lentezza. Questo è un tracciato ciclabile transfrontaliero a lunga percorrenza che unisce la località balneare di Grado alla città di Salisburgo, per un totale di 445 chilometri, 175 dei quali si snodano sul territorio regionale. L'itinerario si colloca all'interno di un progetto europeo denominato *Eurovelo* il cui fine è la realizzazione di una rete ciclabile internazionale in grado di collegare i diversi paesi membri attraverso infrastrutture slow

### 3 LA CICLOVIA NEL PREMOCI\_FVG

Per il tratto in oggetto il PREMOCI FVG prevede la compresenza di n.3 ciclovie e di alcune infrastrutture per intermodalità

- RECIR CICLOVIE DI PRIMO LIVELLO:

#### -FVG1 Ciclovia Alpe Adria.

attraversa il territorio regionale da nord a sud, collega l'Austria e la Slovenia al mare Adriatico, costituisce il tratto italiano della Ciclovia Alpe Adria Radweg - CAAR e rientra nelle ciclovie di interesse nazionale della RCN Bicalta, 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.

#### -FVG6/a Ciclovia del Tagliamento

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.

Nello specifico si tratta di collegamento: è un itinerario breve, funzionale alla connessione tra due o più ciclovie. Dal punto di vista della numerazione, viene convenzionalmente attribuito solo ad una ciclovia.

- RECIR CICLOVIE DI SECONDO LIVELLO:

#### -FVG8 Ciclovia della Carnia

completa la RECIR a nord-ovest. Corrisponde parzialmente alla direttrice secondaria Anello Carnico individuata dal PPR;

- INTERMODALITÀ

Porte della RECIR (La porta è un sistema dedicato alla promozione della RECIR e, in generale, della ciclabilità regionale. È uno spazio per l'accoglienza e il supporto al cicloturista, immediatamente riconoscibile anche da parte di altre tipologie di visitatori. Per la localizzazione delle porte della RECIR il PREMOCI individua delle località "chiave", ai fini di una promozione efficace)

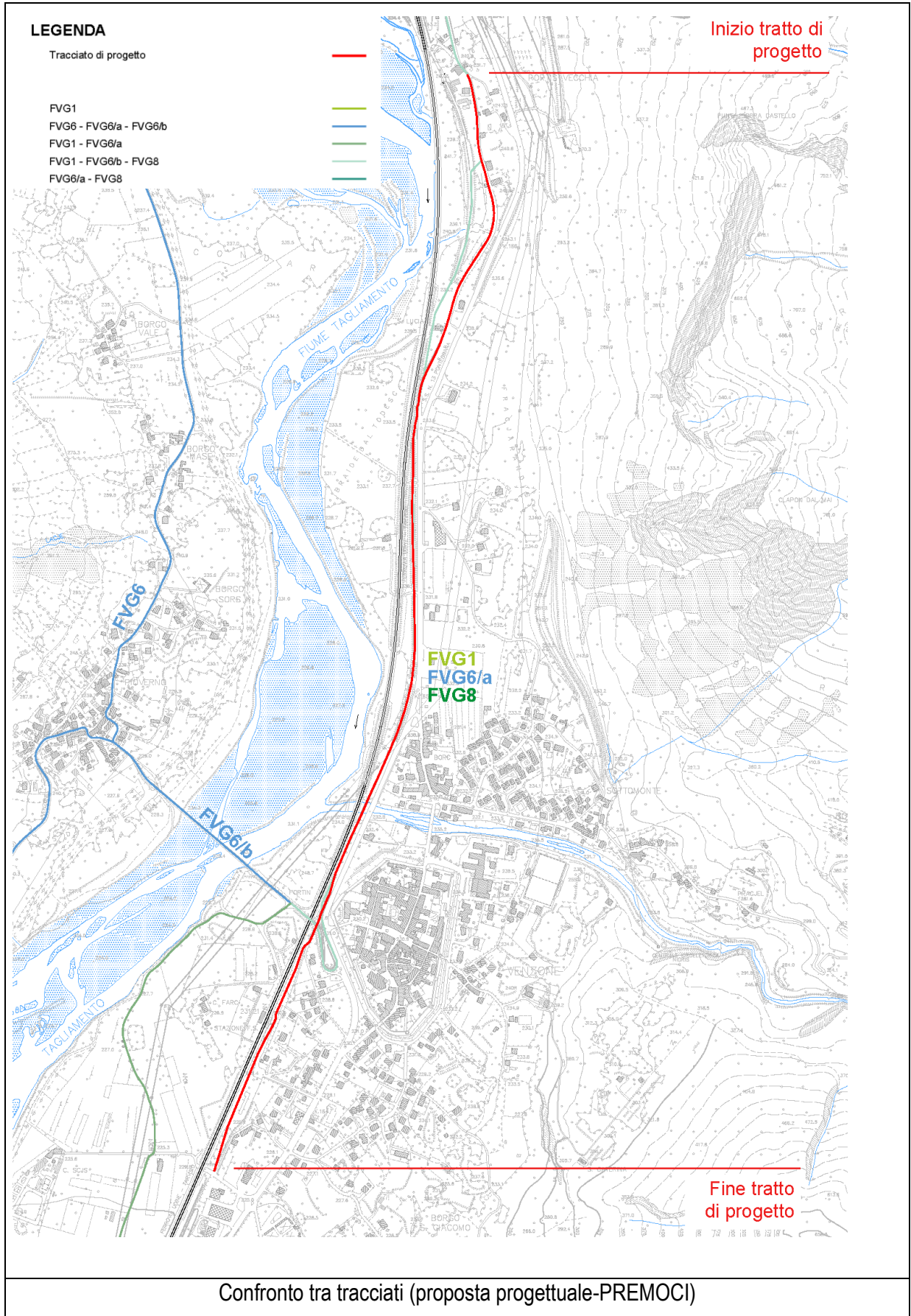
Centri visite aree naturali protette

Altre stazioni: Stazione Ferrovia di Venzone



**Estratto PREMOCI-FVG**

La proposta progettuale è analoga al tracciato PREMOCI in quanto si svolge interamente sull'ex sedime ferroviario fatto salvo piccolo tratto intermedio dove per la demolizione di un ponte di attraversamento scende dal sedime ferroviario. Il tracciato differisce nel tratto iniziale a Portis Vecchio che si svolge su strada e nel tratto finale in avvicinamento alla stazione ferroviaria di Venzone (come di seguito evidenziato nella ricostruzione grafica).



## 4 LA CICLOVIA NEL VIGENTE PRGC DI VENZONE

### 4.1 Il Piano Struttura

Il Vigente PRGC di Venzone non risulta dotato di Piano Struttura

### 4.2 Gli Obiettivi e Strategie

Il Vigente PRGC di Venzone non risulta dotato di Obiettivi e Strategie

### 4.3 La zonizzazione

La proposta progettuale si discosta dal tracciato di PRGC in quanto questa si svolge interamente sull'ex sedime ferroviario fatto salvo piccolo tratto intermedio dove per la demolizione di un ponte di attraversamento scende dal sedime ferroviario, mentre il PRGC prevede, a parte il tratto iniziale su Portis Vecchio, l'utilizzo di un breve tratto di SS13 il suo attraversamento e un ingresso al nucleo storico di Venzone attraverso delle viabilità locali: via S. Leonardo, via Dietro Filanda, via Sottomonte, via del Ponte e via dei Fossati (come di seguito evidenziato nella ricostruzione grafica).

Lungo il tracciato della Pista ciclabile/ percorso ciclabile di interesse regionale previsto si trovano le seguenti destinazioni:

- Zona di interesse storico A.4 Nucleo di pregio ambientale e Infrastrutture e zone di interesse generale (pista ciclabile di progetto)
- Area ferroviaria in servizio e dismessa
- Area ferroviaria dismessa
- Viabilità stradale di interesse comunale e comprensoriale e aree complementari al traffico
- Zona urbanizzata B.1 di consolidamento e completamento

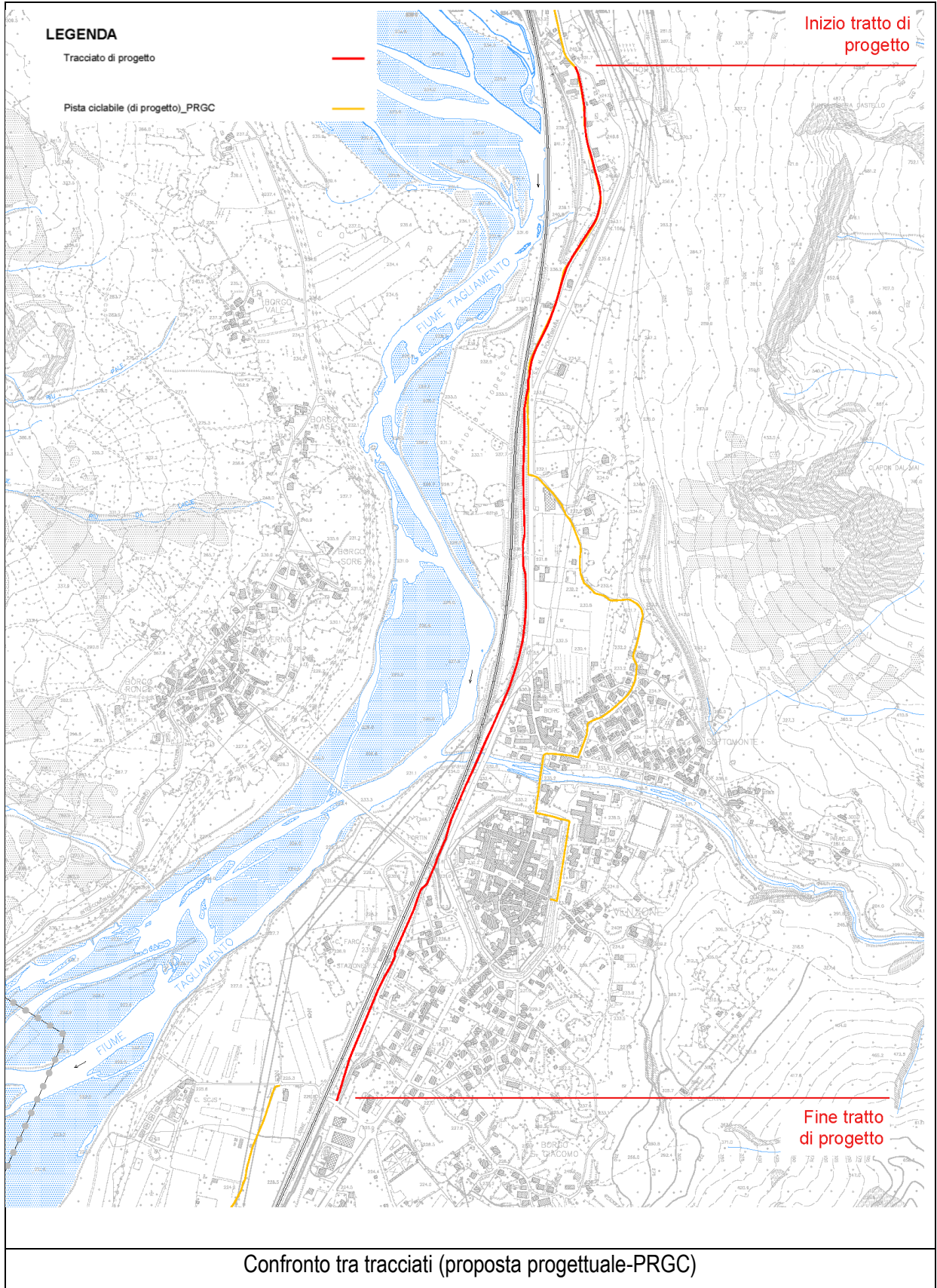
### 4.4 La Normativa Tecnica di Attuazione

La vigente normativa tecnica all'Art. 39 - Infrastrutture e zone di interesse generale

prevede la Definizione di

percorso ciclabile di interesse regionale e locale

senza particolari Prescrizioni per gli Interventi



## 5 LA CICLOVIA NELLA VAR. 36 AL PRGC DI VENZONE MODIFICHE ZONIZZATIVE E NORMATIVE

### 5.1 Descrizione del progetto

Il segmento di ciclovia oggetto dell'intervento di nuova realizzazione si estende per m 2.550.

Il percorso principale è su sede propria per una lunghezza totale di m 1.750 e per i rimanenti m 800 viene previsto un tratto su corsia dedicata sulla strada comunale di Portis Vecchio.

La sezione trasversale di progetto ha una larghezza pari a m 3,20, mentre in corrispondenza del tratto su sede carrabile deve essere garantita pari ad almeno m 2,50.

Gli interventi di realizzazione della ciclovia prevedono diverse fasi operative che comprendono l'idoneizzazione dell'intero tratto, il risanamento dei sottopassi e dei ponti, la realizzazione della pista ciclabile, la realizzazione dei manufatti stradali, delle rampe di raccordo e di tutte le altre opere strutturali previste, a cui si aggiunge la realizzazione delle opere accessorie e di completamento (aree a verde ed illuminazione).

### 5.2 La zonizzazione: modifiche all'Assetto Zonizzativo

n. modifica id.	Destinazione PRGC Vigente	Sviluppo lineare (m)	Destinazione VAR. 36 al PRGC	Sviluppo lineare (m) / Superficie (mq)
1	Pista ciclabile (di progetto)	780 m	Ciclovia e aree per intermodalità mobilità lenta – rotaia	1.970 mq (di cui 780 m sviluppo lineare)
2	Zona di interesse storico A.4 Nucleo di pregio ambientale + Infrastrutture e zone di interesse generale (pista ciclabile di progetto)	143 m (sviluppo lineare pista ciclabile di progetto)	Zona di interesse storico A.4 Nucleo di pregio ambientale (eliminazione pista ciclabile di progetto)	
3	Area ferroviaria in servizio e dismessa		Ciclovia e aree per intermodalità mobilità lenta – rotaia	480 mq (di cui 137 m sviluppo lineare)
4	Area ferroviaria dismessa		Ciclovia e aree per intermodalità mobilità lenta – rotaia	3.255 mq (di cui 930 m sviluppo lineare)

5	Area ferroviaria in servizio e dismessa		Ciclovia e aree per intermodalità mobilità lenta – rotaia	45 mq
6	Viabilità stradale di interesse comunale e comprensoriale e aree complementari al traffico		Ciclovia e aree per intermodalità mobilità lenta – rotaia	365 mq (di cui 143 m sviluppo lineare)
7	Zona urbanizzata B.1 di consolidamento e completamento		Ciclovia e aree per intermodalità mobilità lenta – rotaia	127 mq (di cui 28 m sviluppo lineare)
8	Area ferroviaria in servizio e dismessa		Ciclovia e aree per intermodalità mobilità lenta – rotaia	11.038 mq (di cui 1.910 mq e 545 m sviluppo lineare della ciclovia)

\*diversa definizione tra zoning: Pista ciclabile e NTA: Percorso ciclabile di interesse regionale e locale

Il tracciato della ciclabile coinvolge anche un tratto interessato da vincolo di aree soggette a esondazione notevole (art.20 NTA prevenzione dei rischi naturali, di cui art. 20.1 Rischio idraulico e art. 20.2 Rischio geologico). Il tratto si estende per una lunghezza di m 438 in corrispondenza della strada comunale verso l'abitato di Portis Vecchio, ricadente in zona A4 Nucleo di interesse ambientale.

Per quanto riguarda la pericolosità geologica e valanghiva e in riferimento al PAI del Fiume Tagliamento, il tracciato ricade per un breve tratto in un'area soggetta a pericolosità geologica media (P2), in corrispondenza di Portis Vecchio. Inoltre, la medesima area è caratterizzata da un rischio elevato (R3). Risulta invece esterno rispetto alle zone di attenzione geologica.

Dalla "Carta di pericolosità da valanga" del PAI del Tagliamento, non si evidenziano interferenze tra il tracciato della ciclabile e le aree valanghiva.

Sulla base della "Carta di pericolosità idraulica" del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (Autorità di Bacino del Distretto delle Alpi Orientali), il tracciato della ciclabile in prevalenza ricade in zona di pericolosità idraulica P2, con alcuni tratti in zona P3a e in zona fluviale nell'attraversamento del Torrente Venzonassa.

### 5.3 Le La Normativa Tecnica di Attuazione: modifiche all'assetto normativo

Gli articoli interessati all'inserimento della Ciclovia sono:

art.30 Zona P- servizi e attrezzature collettive

art.37 Infrastrutture

art.39 Infrastrutture e zone di interesse generale

**PRGC Vigente****Art. 30 - Zona P –servizi e attrezzature collettive**

Definizione	corrisponde alle aree destinate a servizi e attrezzature collettive, pubbliche o di uso pubblico, esistenti e di progetto	
Destinazioni	viabilità e trasporti	parcheggi di relazione e di interscambio
	culto, vita associativa e cultura	edifici per il culto (chiesa, canonica, opere parrocchiali) uffici amministrativi (municipio, posta, centro sociale) biblioteche, musei, luoghi espositivi
	istruzione	istituzioni prescolari: scuola materna istruzione primaria: scuola elementare, scuola media
	assistenza e sanità	struttura residenziale per anziani (centro anziani) attrezzature sanitarie di base (ambulatorio medico) cimitero
	verde, spettacoli all'aperto	arredo urbano nucleo elementare di verde impianti per la pratica sportiva, agonistica e non, campi sportivi polivalenti, strutture per il modellismo attrezzature per la ricreazione e il tempo libero elementi di arredo urbano (piazzette, fontane)
	servizi tecnologici	impianti per le infrastrutture comunali (cabine di distribuzione dell'energia elettrica, sottostazione di distribuzione del gas metano, centrale telefonica, serbatoi dell'acquedotto, ecc.) impianti per telecomunicazioni (ripetitori, antenne, ecc.) piazzola ecologica (navette per la raccolta di rifiuti urbani ingombranti, capannone e contenitori per la raccolta differenziata) magazzino comunale impianti di depurazione
Interventi	Nuova costruzione	
Indici e parametri	La realizzazione dei servizi e attrezzature collettive è soggetta all'osservanza degli indici e dei parametri vincolanti definiti dal PURG, relativamente alla dimensione del servizio, al rapporto tra superficie coperta e scoperta, all'accessibilità	
	Per i servizi e attrezzature collettive non disciplinate dal PURG valgono i seguenti riferimenti:	

	RC max mq/mq 0,30 H max m 6,50
Prescrizioni specifiche	La realizzazione del campo sportivo polivalente, con annesse strutture per il modellismo, in località Luc, deve prioritariamente prevedere il mantenimento delle murature perimetrali merlate; gli eventuali spazi coperti devono trovare posto nelle superfici coperte esistenti, ovvero nelle sue immediate vicinanze, con un nuovo volume massimo di 300 mc
Procedura	intervento diretto

### Art. 37 - Infrastrutture

In tutto il territorio comunale, indipendentemente dalla destinazione di zona prevista dal PRGC, ma con l'esclusione delle zone di tutela ambientale, è consentita l'installazione di reti tecnologiche, di infrastrutture energetiche, di comunicazione e antincendio, pubbliche e di interesse pubblico, e la realizzazione dei relativi impianti e manufatti di servizio. Tali interventi dovranno tener conto delle peculiarità paesaggistiche e ambientali delle diverse zone del PRGC attraversate nel loro sviluppo.

Le reti e gli impianti tecnologici dovranno essere posti entro terra e, qualora ciò non sia possibile, l'impatto negativo provocato sull'ambiente dovrà essere mitigato attraverso adeguati interventi, compresa la formazione di schermi vegetali o altre soluzioni architettoniche.

Gli armadietti tecnici delle reti dovranno essere realizzati con materiali coerenti con gli elementi costruttivi dei siti, composti nel corpo del fabbricato o adeguatamente inseriti nel contesto.

### Art. 39 - Infrastrutture e zone di interesse generale

Definizione	viabilità di interesse regionale viabilità di interesse comprensoriale e comunale strade rurali e forestali, di collegamento con i territori montani, a traffico veicolare regolamentato. percorso ciclabile di interesse regionale e locale le strade, esistenti o di progetto, non riportate nella zonizzazione sono comunque confermate; la classificazione loro attribuita è direttamente funzionale al ruolo che svolgono nell'organizzazione territoriale nella zonizzazione del PRGC il tracciato della viabilità, e l'indicazione grafica delle intersezioni stradali, soprattutto quelle di progetto, hanno valore indicativo
Destinazione	La viabilità stradale è destinata alla conservazione, ampliamento e formazione di spazi per la circolazione dei veicoli e delle persone.
Interventi	conservazione, ampliamento e formazione di spazi per la circolazione dei veicoli e delle persone. Sulle infrastrutture viarie esistenti (piste forestali, carrarecce, sentieri, ecc.), poste all'interno o all'esterno delle zone di tutela ambientale, possono essere eseguite opere di manutenzione, rettifica e ampliamento della sede stradale entro una fascia laterale di

	10 metri.
Prescrizioni	L'attuazione degli interventi è soggetta all'osservanza delle norme del Piano regionale della viabilità oltre che delle disposizioni di legge in materia. In ogni caso gli interventi edilizi di nuova costruzione, o le nuove recinzioni di edifici esistenti, nelle zone residenziali o produttive attestata sulla viabilità di interesse regionale e urbana, devono prevedere un arretramento dalla strada al fine di garantire agevoli operazioni di entrata/uscita degli autoveicoli dal lotto.

*Omissis*

### PRGC Variante n. 36

#### Art. 30 - Zona P –servizi e attrezzature collettive

Definizione	corrisponde alle aree destinate a servizi e attrezzature collettive, pubbliche o di uso pubblico, esistenti e di progetto	
Destinazioni	viabilità e trasporti	parcheggi di relazione e di interscambio area per intermodalità mobilità lenta – rotaia (AI)
	culto, vita associativa e cultura	edifici per il culto (chiesa, canonica, opere parrocchiali) uffici amministrativi (municipio, posta, centro sociale) biblioteche, musei, luoghi espositivi
	istruzione	istituzioni prescolari: scuola materna istruzione primaria: scuola elementare, scuola media
	assistenza e sanità	struttura residenziale per anziani (centro anziani) attrezzature sanitarie di base (ambulatorio medico) cimitero
	verde, spettacoli all'aperto	arredo urbano nucleo elementare di verde impianti per la pratica sportiva, agonistica e non, campi sportivi polivalenti, strutture per il modellismo attrezzature per la ricreazione e il tempo libero elementi di arredo urbano (piazzette, fontane)
	servizi tecnologici	impianti per le infrastrutture comunali (cabine di distribuzione dell'energia elettrica, sottostazione di distribuzione del gas metano, centrale telefonica, serbatoi dell'acquedotto, ecc.) impianti per telecomunicazioni (ripetitori, antenne, ecc.) piazzola ecologica (navette per la raccolta di rifiuti urbani ingombranti, capannone e contenitori per la raccolta differenziata magazzino comunale impianti di depurazione
Interventi	nuova costruzione	
Indici e parametri	La realizzazione dei servizi e attrezzature collettive è soggetta all'osservanza degli indici e dei parametri vincolanti definiti dal PURG, relativamente alla dimensione del	

	servizio, al rapporto tra superficie coperta e scoperta, all'accessibilità
	Per i servizi e attrezzature collettive non disciplinate dal PURG valgono i seguenti riferimenti: RC max mq/mq 0,30 H max m 6,50
Prescrizioni specifiche	La realizzazione del campo sportivo polivalente, con annesse strutture per il modellismo, in località Luc, deve prioritariamente prevedere il mantenimento delle murature perimetrali merlate; gli eventuali spazi coperti devono trovare posto nelle superfici coperte esistenti, ovvero nelle sue immediate vicinanze, con un nuovo volume massimo di 300 mc
	L'area per intermodalità antistante la Stazione ferroviaria quale struttura complementare della Ciclovia AlpeAdria FVG1, il cui tracciato passa internamente all'area stessa, è funzionale alla connessione tra ferro, gomma e bici ed è relazionata al trasporto pubblico e all'hub di micromobilità ciclabile. Le pavimentazioni, fatto salvo le corsie di transito, dovranno essere in materiali alternativi all'asfalto, come cemento, autobloccanti, ghiaia, o materiali drenanti, per dare una migliore qualità ambientale alla struttura. Gli stalli dovranno essere di tipo drenante, le aree non utilizzate per stallo o manovra dovranno essere trattate a verde eventualmente integrate con inserimento di piantumazioni arbustive. Potranno essere installati servizi aggiuntivi quali: colonnine di ricarica per veicoli elettrici; videosorveglianza per la sicurezza; sistemi di informazione sulla mobilità in tempo reale. La segnaletica verticale sarà di colore blu, con pittogramma bianco raffigurante la denominazione dell'area; i cartelli saranno in alluminio o ferro sciolto, con pellicola retroriflettente per alta visibilità e resistenza agli agenti atmosferici. La segnaletica orizzontale dovrà delimitare gli stalli saranno con linee di demarcazione; ulteriori segnali saranno definiti per regolare la circolazione, guidare gli utenti e fornire prescrizioni o utili indicazioni per particolari comportamenti da seguire.
Procedura	Intervento diretto

### Art. 37 - Infrastrutture

In tutto il territorio comunale, indipendentemente dalla destinazione di zona prevista dal PRGC, ma con l'esclusione delle zone di tutela ambientale, è consentita l'installazione di reti tecnologiche, di infrastrutture energetiche, di comunicazione e antincendio, pubbliche e di interesse pubblico, e la realizzazione dei relativi impianti e manufatti di servizio. Tali interventi dovranno tener conto delle peculiarità paesaggistiche e ambientali delle diverse zone del PRGC attraversate nel loro sviluppo.

Le reti e gli impianti tecnologici dovranno essere posti entro terra e, qualora ciò non sia possibile, l'impatto negativo provocato sull'ambiente dovrà essere mitigato attraverso adeguati interventi, compresa la formazione di schermi vegetali o altre soluzioni architettoniche

Gli armadietti tecnici delle reti dovranno essere realizzati con materiali coerenti con gli elementi costruttivi dei siti, composti nel corpo del fabbricato o adeguatamente inseriti nel contesto.

### Art. 39 - Infrastrutture e zone di interesse generale

Definizione	<p>viabilità di interesse regionale viabilità di interesse comprensoriale e comunale strade rurali e forestali, di collegamento con i territori montani, a traffico veicolare regolamentato <b>ciclovie regionali</b> percorso ciclabile di interesse regionale e locale le strade, esistenti o di progetto, non riportate nella zonizzazione sono comunque confermate; la classificazione loro attribuita è direttamente funzionale al ruolo che svolgono nell'organizzazione territoriale nella zonizzazione del PRGC il tracciato della viabilità, e l'indicazione grafica delle intersezioni stradali, soprattutto quelle di progetto, hanno valore indicativo</p>
Destinazione	la viabilità stradale è destinata alla conservazione, ampliamento e formazione di spazi per la circolazione dei veicoli e delle persone.
Interventi	<p>conservazione, ampliamento e formazione di spazi per la circolazione dei veicoli e delle persone. sulle infrastrutture viarie esistenti (piste forestali, carrarecce, sentieri, ecc.), poste all'interno o all'esterno delle zone di tutela ambientale, possono essere eseguite opere di manutenzione, rettifica e ampliamento della sede stradale entro una fascia laterale di 10 metri.</p>
Prescrizioni	<p>l'attuazione degli interventi è soggetta all'osservanza delle norme del <b>PRIMMTL Piano Regionale della Viabilità</b> oltre che delle disposizioni di legge in materia. In ogni caso gli interventi edilizi di nuova costruzione, o le nuove recinzioni di edifici esistenti, nelle zone residenziali o produttive attestate sulla viabilità di interesse regionale e urbana, devono prevedere un arretramento dalla strada al fine di garantire agevoli operazioni di entrata/uscita degli autoveicoli dal lotto. L'intervento relativo alla <b>Ciclovía regionale - AlpeAdria FVG1</b> - è soggetto all'osservanza delle norme del <b>PREMOCI</b> e deve rispondere a determinati requisiti e caratteristiche tecniche (sezione minima, fondo stradale, pendenza, grado di sicurezza, ecc.) tali da renderlo percorribile a chiunque durante tutto l'arco dell'anno. In caso di tratti soggetti ad allagamenti della sede ciclabile, questi dovranno essere opportunamente segnalati a valle e a monte, prevedendo anche l'eventuale temporanea chiusura del tracciato. L'itinerario deve essere segnalato con un'apposita e specifica segnaletica riconoscibile, verticale e orizzontale.</p>

*omissis*