



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI GORIZIA
COMUNE DI GRADISCA D'ISONZO

AGGIORNAMENTO DEL
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PROGETTO

Codice elaborato

P R 2

scala

-

Emissione

Data 01 / 03 / 2018

Redatto A.N.

Controllato A.N.

Approvato A.N.

Titolo elaborato

Verifica di non assoggettabilità alla VAS

Codice progetto 2 8 3

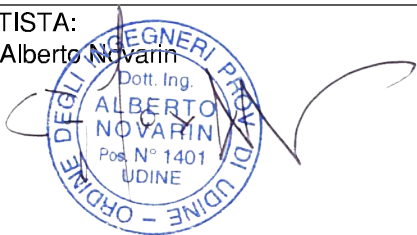
Nome file

283-PR2-VAS-REV01.dwg

Firme

PROGETTISTA:

Dott. Ing. Alberto Novarin



COMMITTENTE:

Comune di Gradisca D'Isonzo

Rev.	data	redatto	controllato	approvato	oggetto revisione
01	17.05.2018	A.N.	A.N.	A.N.	revisione generale
02					
03					
04					
05					



Studio Novarin S.a.s.

via D. Manin, 10 - 33100 Udine - Tel. 0432 421013 - Fax 0432 1840008 - E-mail: studio@novarin.net

**REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
PROVINCIA DI UDINE
COMUNE DI GRADISCA D'ISONZO**

**PIANO GENERALE DEL
TRAFFICO URBANO - var. 1**

RAPPORTO DI NON ASSOGGETTABILITA' ALLA VAS

A. INTRODUZIONE.....	3
B. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI	3
B1) Caratteristiche del progetto di piano	3
B1.1) Stato di fatto	3
B1.2) Progetto di piano	4
B1.3) In quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse	4
B1.4) In quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati... 4	
B1.5) La pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile	5
B1.6) Problemi ambientali pertinenti al piano.....	5
B1.7) La rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)	6
B2) Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi.....	7
B2.1) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	7
B2.2) Carattere cumulativo degli impatti	10
B2.3) Natura transfrontaliera degli impatti	10
B2.4) Rischi per la salute umana o per l'ambiente.....	10
B2.5) Entità ed estensione nello spazio degli impatti.....	10
B2.6) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale	10
B2.7) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	10
B2.8) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.....	11
C. CONCLUSIONE	11

A. INTRODUZIONE

La presente relazione si configura come DOCUMENTO DI VERIFICA (art. 5, Legge Regionale 11/2005), redatto sulla base dei criteri fissati nell'Allegato II della Direttiva 2001/42/CE e dei contenuti del rapporto ambientale di cui all'art.7, comma I, lettera b), se il Piano debba essere sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

B. CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI

B1) Caratteristiche del progetto di piano

L'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Gradisca d'Isonzo si propone le seguenti finalità da conseguire nel territorio comunale: - **favorire la mobilità delle persone e delle merci**; - **ridurre la congestione**; - **contenere i consumi energetici**; - **incentivare l'uso del trasporto pubblico**; - **salvaguardare l'ambiente**.

Esso si configura come uno strumento per "ottimizzare l'uso delle risorse disponibili in sistemi e mezzi di trasporto, migliorandone il livello di servizio".

La fase di progettazione dell'aggiornamento del **PGTU** si articola in tre distinti momenti:

- individuazione degli **obiettivi** di Piano (generali e specifici);
- formulazione delle **strategie** di Piano, intese come insieme congruente e compatibile di provvedimenti per il raggiungimento degli obiettivi di Piano;
- precisazione dei singoli **provvedimenti** di traduzione operativa delle strategie di Piano.

Mentre gli obiettivi, per il loro contenuto di carattere generale, sono privi di scadenze temporali, alle strategie ed ai provvedimenti vengono associate due fasi di attuazione:

- **fase a breve termine**, connessa con un migliore utilizzo della rete viabilistica esistente, ottenibile rapidamente con l'impiego di segnaletica stradale ed arredi funzionali (specializzazioni di uso delle sedi stradali, spartitraffico, canalizzazione delle intersezioni, rotatorie, semafori pedonali, ecc.); questa fase comporta modesti oneri economici ed esclude significativi interventi infrastrutturali;
- **fase a medio termine**, connessa con modifiche geometriche e funzionali degli archi e dei nodi stradali della rete esistente, ottenibili con interventi infrastrutturali limitati, ma di onere economico più rilevante.

L'elaborazione di eventuali proposte relative alla fase a lungo termine, in quanto connessa all'eventuale realizzazione di nuovi archi stradali principali, non costituisce oggetto di questo PGTU e viene pertanto demandata ad altri strumenti pianificatori e progettuali a livello provinciale e regionale.

B1.1) Stato di fatto

Le indagini effettuate nella fase analitico-conoscitiva hanno riguardano essenzialmente:

- l'**impianto urbanistico** e gli strumenti di pianificazione urbanistica del Comune di Gradisca d'Isonzo;
- la **rete viaria comunale** (caratteristiche dimensionali, segnaletica, organizzazione circolatoria,

installazioni semaforiche, offerta di sosta, viabilità ciclabile, aree pedonali, ecc.);

- la **domanda di mobilità** (flussi di traffico nei nodi strategici della rete viaria ed al cordone del territorio comunale, domanda di sosta, flussi ciclistici, flussi pedonali, ecc.);
- l'**incidentalità stradale**;
- i **livelli di inquinamento**;
- il **trasporto pubblico locale**.

Alcune specifiche **finalità delle indagini effettuate** sono qui sotto elencate:

- comprendere le caratteristiche della mobilità sul territorio comunale, individuandone le **direttrici principali** e le **polarità con maggiore potere di produzione od attrazione di spostamenti**;
- **quantificare e classificare i flussi di traffico** nei nodi principali identificando le manovre veicolari critiche (flussi di traffico nei nodi strategici della rete viaria);
- determinare l'entità e le modalità di manifestazione della **domanda di sosta**.

B1.2) Progetto di piano

Il progetto prevede:

- a)** definizione degli obiettivi di piano (generali e specifici)
- b)** definizione delle strategie di intervento relativamente a **b1)** classificazione funzionale della viabilità (strade extraurbane e strade urbane, con annesso regolamento viario delle strade urbane); **b2)** organizzazioni circolatorie generali (pedoni, biciclette, veicoli a motore individuali leggeri; **b3)** veicoli a motore individuali pesanti); **b4)** trasporto pubblico locale; **b5)** organizzazione e regolamentazione della sosta veicolare;
- c)** definizione dei provvedimenti di piano;
- d)** verifica di compatibilità ambientale
- e)** studio delle modalità di attuazione del piano e priorità di intervento;
- f)** principi per la redazione del piano della segnaletica stradale di indicazione;
- g)** modalità di monitoraggio del piano.

B1.3) In quale misura il piano stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse

Il PGTU costituisce un fondamentale riferimento per la pianificazione del traffico ed urbanistica, in quanto definisce le modalità di utilizzazione della rete viaria esistente e gli **scenari** della sua trasformazione a breve e medio termine.

B1.4) In quale misura il piano influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati

Come in parte già sopra specificato, **il piano in esame si configura quale intervento di settore per il perseguimento di uno sviluppo organico ed ordinato del territorio**, con particolare riferimento al **miglioramento delle condizioni della mobilità** ed alla **riduzione degli effetti negativi ad essa**

connessi (es. congestione, pericolosità, rumore, inquinamento atmosferico, degrado visivo, ecc.). **Il PGTU rispetta** in generale **i vincoli urbanistici stabiliti dal Piano Regolatore Generale Comunale in vigore**, che ha recepito alcuni degli interventi infrastrutturali previsti dal PGTU stesso (destinazioni d'uso e relative norme). **Vi è peraltro una serie limitata di interventi** (es. rotatorie, parcheggi, piste ciclabili) **che verranno inseriti nel PRGC tramite varianti specifiche in una fase successiva di progettazione.**

B1.5) La pertinenza del piano per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile

Il piano, nella sua formulazione ed articolazione, tiene conto delle fondamentali esigenze ambientali di tutela della popolazione e dei luoghi, contribuendo a ridurre i fattori negativi ed in particolare le componenti di inquinamento acustico ed atmosferico entro limiti sostenibili per la salute pubblica e gli ecosistemi.

Gli obiettivi specifici perseguiti dal PGTU in materia di **salvaguardia ambientale** vengono di seguito elencati.

a) Ridurre le emissioni veicolari di sostanze inquinanti nei punti più critici della rete stradale mediante: **(1)** la deviazione del traffico di attraversamento (leggero e pesante) lungo itinerari esterni al centro abitato; **(2)** un flusso più ordinato e continuo lungo gli assi di attraversamento urbano; **(3)** una diminuzione dei perditempo determinati dalla ricerca del posto-auto. In particolare, la condizione (2) si realizza con una migliore organizzazione degli incroci, la limitazione della sosta veicolare, la concentrazione delle manovre di svolta, ecc., mentre la condizione (3) si realizza con una migliore organizzazione della sosta veicolare, introducendo la regolazione temporale o tariffaria nelle zone in cui la domanda di posti-auto è più elevata e creando nuove infrastrutture di parcheggio sostitutive della sosta su strada.

b) Ridurre il fonoinquinamento nei punti più critici della rete stradale mediante i tre strumenti sopra indicati, con una speciale attenzione rivolta alla limitazione del traffico pesante (veicoli commerciali ed autobus) nei centri abitati; agli strumenti citati occorre aggiungere la creazione di barriere naturali ed artificiali alla propagazione delle onde acustiche, nonché l'intervento sulle caratteristiche delle pavimentazioni stradali (pavimentazioni fonoassorbenti).

B1.6) Problemi ambientali pertinenti al piano

Il piano si configura come un intervento di riorganizzazione della mobilità e di riqualificazione ambientale, in applicazione di tutte le normative in vigore in materia di urbanistica, trasporti ed inquinamento; per le situazioni di non conformità, si procederà con apposito piano di risanamento; con l'attuazione del progetto non si presentano problematiche di tipo ambientale.

B1.7) La rilevanza del piano per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque)

L'Unione Europea ha fondato sul concetto di "mobilità sostenibile" l'elaborazione di una strategia comune sullo sviluppo della politica dei trasporti, capace di soddisfare i bisogni di accessibilità, riequilibrare i modi di trasporto, realizzare alti standard qualitativi e di sicurezza, contenendo al contempo gli effetti negativi sull'ambiente.

Il *Commission Expert Group on Transport and Environment* ha elaborato la **definizione di mobilità sostenibile** qui sotto riportata; "un sistema di mobilità sostenibile: – **permette di far fronte alle necessità fondamentali di accessibilità e sviluppo dei singoli individui, delle aziende e delle società in modo compatibile con la salute dell'uomo e dell'ambiente**, e promuove l'equità all'interno della generazione presente e fra diverse generazioni; – **non è troppo oneroso, opera in modo efficiente, offre la scelta fra diversi mezzi di trasporto, e supporta un sistema economico vivace e lo sviluppo locale**; – mantiene le **emissioni** e le **scorie** entro i limiti che il pianeta può assorbire, utilizza risorse rinnovabili nell'ambito della generazione presente, impiega risorse non rinnovabili solo in misura uguale o inferiore al ritmo di sviluppo di risorse alternative rinnovabili, e minimizza l'uso del suolo e l'inquinamento acustico".

Le politiche dell'Unione europea sono espresse, a livello strategico, attraverso alcuni documenti di orientamento, quali i **Libri Verdi** ed i **Libri Bianchi**, e per mezzo dei **Programmi Quadro Ricerca e Sviluppo**. I *Libri Verdi* sono finalizzati a stimolare la discussione e lanciare la consultazione a livello europeo su temi particolari, mentre i *Libri Bianchi* contengono proposte per tradurre in azioni comunitarie gli orientamenti delineati nei Libri Verdi. A quasi dieci anni dal primo Libro bianco sui trasporti, l'Unione Europea ha predisposto il testo fondamentale sulla strategia complessiva in tema di trasporti, il Libro Bianco "*La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte*", pubblicato nel 2001 con la comunicazione n. 370. La strategia che la Commissione intende mettere in campo si basa su un pacchetto di linee d'azione articolato in circa 60 misure specifiche, che individuano le sfide chiave da affrontare in tema di mobilità. La strategia principale dell'Unione è quella infatti di programmare gli interventi sul sistema dei trasporti secondo una *logica di ottimizzazione*, in grado cioè di rispondere alle esigenze di mobilità garantendo nel contempo il rispetto dei principi di sostenibilità, attraverso l'integrazione:

- tra le politiche dei trasporti e le politiche degli usi del suolo;
- tra misure di tipo *pull*, volte ad incoraggiare l'uso del trasporto collettivo, e misure di tipo *push*, volte a scoraggiare l'uso dell'automobile;
- tra il trasporto collettivo e quello individuale;
- tra le diverse forme del trasporto collettivo.

Il PGTU di Gradisca (variante n.1) recepisce pienamente le indicazioni comunitarie sopra riportate, che sono ampiamente contenute negli obiettivi e nelle strategie di piano, ed applicate nei provvedimenti attuativi (tutela delle utenze pedonali, promozione del trasporto pubblico e di quello ciclistico, ricerca dell'integrazione tra modi di trasporto alternativi, separazione delle componenti di

traffico, riduzione della velocità nelle aree residenziali ed urbane in generale, allontanamento del traffico pesante dalla rete viaria urbana, ecc.).

B2) Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi

B2.1) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti

Vengono analizzati nel seguito i potenziali problemi sull'ambiente inteso nel significato più ampio del termine.

REDAZIONE DEL PGTU DI GRADISCA D'ISONZO	
Componenti prevalentemente naturali	Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche Biodiversità Acqua Atmosfera
Componenti prevalentemente antropiche	Traffico e viabilità Paesaggio urbano e patrimonio culturale Rumore Fonti energetiche, rifiuti Popolazione

Suolo, sottosuolo e condizioni idrologiche

Non si segnalano impatti significativi.

Biodiversità

Il PGTU è uno strumento fondamentale di riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e quindi contribuisce alla tutela delle specie animali e vegetali.

Acqua e ambiente idrico

Non si segnalano impatti significativi

Atmosfera

Gli interventi previsti escludono impatti negativi sull'atmosfera; al contrario, l'inquinamento atmosferico può essere significativamente ridotto dalla fluidificazione del traffico (es. inserimento di rotonde nella rete stradale urbana) e dalla deviazione del traffico pesante su itinerari marginali o esterni rispetto ai centri abitati.

Traffico e viabilità

Il PGTU si configura quale il principale strumento ordinatore della mobilità sul territorio comunale. La sua attuazione implica effetti positivi quali la **moderazione della velocità** e la **riduzione dell'incidentalità stradale**, la **riduzione della presenza di traffico pesante** sulla rete stradale urbana, la **dissuasione del traffico nelle aree residenziali** ed in generale un **decremento dei flussi veicolari a motore**, con **incentivazione di alternative maggiormente ecologiche**. In questo senso si

ritiene che l'impatto del PGTU sul settore della mobilità sia senz'altro positivo e conforme alle indicazioni stabilite in merito dalle normative nazionali e comunitarie in materia.

Paesaggio e patrimonio culturale

La fruizione del paesaggio e del patrimonio culturale viene indubbiamente favorita dalla realizzazione di aree pedonali e di ZTL e dalla contestuale riduzione degli effetti di congestione e degrado visivo dovuti al traffico motorizzato ed alla sosta veicolare. Le **rotatorie** e le **ristrutturazioni viarie** previste dal piano si configurano altresì quali **occasioni per interventi di arredo urbano e di riqualificazione ambientale**.

Rumore

Come si è detto, il PGTU contribuisce alla riduzione dell'inquinamento acustico da traffico tramite la moderazione della velocità, la dissuasione del traffico motorizzato nelle aree residenziali e centrali, e la promozione di modi di trasporto alternativi di tipo ecologico (es. bicicletta) o caratterizzati da una maggiore sostenibilità ambientale (es. trasporto pubblico).

La **classificazione funzionale della viabilità** effettuata dal PGTU rappresenta inoltre un importante supporto per la redazione e la revisione del Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA), di cui il Comune di Gradisca d'Isonzo è già dotato, in quanto alla suddetta classificazione sono associate le ampiezze delle fasce di pertinenza acustica e dei limiti sonori da osservarsi all'interno di esse relativamente al rumore prodotto dal traffico veicolare, conformemente alle indicazioni del D.P.R. 30.3.2004 n. 142 (vedi **TAB.1** riportata alla pagina successiva).

Fonti energetiche e rifiuti

Non si segnalano impatti significativi.

Popolazione

Gli interventi previsti dal progetto di piano sono estremamente benefici per la salute della popolazione, che viene tutelata in misura significativa dagli effetti fisiologici e neurologici dell'inquinamento acustico ed atmosferico e dai rischi dall'incidentalità stradale.

Tramite il PGTU, **viene inoltre favorita la formazione di spazi di aggregazione e socializzazione nelle aree centrali ad uso pedonale od a traffico limitato, nonché nelle zone 30 a traffico ridotto**.

L'incentivazione del traffico pedonale e del trasporto ciclistico favorisce **l'esercizio fisico, inducendo la popolazione ad adottare uno stile di vita più sano**, con limitazione di patologie cardiovascolari.

TAB.1 - Criteri per la caratterizzazione acustica delle aree prospicienti le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti)

TIPO DI STRADA (come da CDS)	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI (cfr. norme DM 05.11.)	AMPIEZZA DELLA FASCIA DI PERTINENZA ACUSTICA (m) **	LIMITI DA OSSERVARE dB(A)			
			Scuole*, ospedali, case di cura e riposo		Tutti gli altri ricettori	
			Diurno	notturno	Diurno	Notturmo
A (autostrada) e B (strada extraurb. princ.)		100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
C (strada extraurbana secondaria)	Ca - strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980	100 (fascia A)	50	40	70	60
		150 (fascia B)			65	55
	Cb - tutte le altre strade extraurb. secondarie	100 (fascia A)	50	40	70	60
		50 (fascia B)			65	55
D (strada urbana di scorrimento)	Da - strade a carreggiate separate e di interquartiere	100	50	40	70	60
	Db - tutte le altre strade urbane di scorrim.	100	50	40	65	55
E (strada urbana di quartiere)		30	definiti dai comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'art. 6, comma 1, lettera a), della legge n. 447 del 1995.			
F (strada locale)		30				

* per le scuole vale solo il limite diurno

** nel caso di fasce divise in due parti si dovrà considerare una prima parte più vicina all'infrastruttura denominata fascia A ed una seconda più distante denominata fascia B.

B2.2) Carattere cumulativo degli impatti

Non si ritiene che l'attuazione del progetto possa provocare effetti negativi e impatti territoriali che necessitino di attenzione o debbano essere ricondotti ad un'analisi di dettaglio.

B2.3) Natura transfrontaliera degli impatti

Non si ritiene che gli impatti del piano abbiano una componente transfrontaliera.

B2.4) Rischi per la salute umana o per l'ambiente

Il piano in esame non genera rischi per la salute umana o per l'ambiente. Al contrario, esso - come si è visto - diminuisce i livelli di inquinamento ed i loro effetti negativi sulla salute umana e degli ecosistemi.

B2.5) Entità ed estensione nello spazio degli impatti

Le scelte operate dal PGTU di Gradisca d'Isonzo producono alcuni effetti significativi sulle condizioni della mobilità nei Comuni limitrofi, con i quali occorre quindi avviare un opportuno coordinamento degli interventi, particolarmente in prossimità dei confini comunali.

B2.6) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale

Il territorio comunale è soggetto ai *vincoli di salvaguardia di specchi e corsi d'acqua* (fiume Isonzo) evidenziati al successivo punto 2.8), nonché a *vincoli di carattere tipologico-architettonico e/o archeologico*; gli interventi (minimali) prefigurati dal PGTU non alterano negativamente i parametri ambientali o culturali del territorio, incrementando per contro un suo uso rispettoso delle peculiarità storiche, architettoniche e paesaggistiche. Per quanto riguarda la *fauna*, l'area non presenta specie sensibili o di particolare pregio. Gli interventi previsti non interferiscono con i *corridoi ecologici preferenziali* utilizzati dalla fauna negli spostamenti e nelle migrazioni.

B2.7) Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo

Gli elementi di verifica relativi a questo punto sono riepilogati nella tabella inserita alla pagina successiva.

ELEMENTI DI VERIFICA	SI	NO
Sono presenti vincoli di natura paesaggistico ambientale e sono localizzati dagli habitat di interesse comunitario	x	
La zona ha valenza territoriale e può costituire ecosistema autoctono		x
E' caratterizzata da vegetazione arborea e arbustiva con caratteristiche da tutelare	x	
Viene modificato o alterato il regime idrico della zona		x
Vengono immessi inquinanti nella falda idrica		x
Sono previste immissioni sonore oltre a quelle derivanti dalle normali attività dell'uomo		x
Sono previste sorgenti luminose inquinanti in contrasto con i disposti normativi vigenti		x
Sono impiegati materiali di costruzione non compatibili		x
Sono previsti sistemi di produzione di energia mediante fonti rinnovabili		x
Sono previsti accorgimenti ed impianti mirati al risparmio energetico	x	

B2.8) Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

Il Comune di Gradisca d'Isonzo non contiene siti di importanza comunitaria (SIC) e zone di protezione speciale (ZPS). I siti SIC più prossimi corrispondono al colle di Medea (IT3330002) ed al carso goriziano (IT3330003), che non sono minimamente interessati dagli interventi proposti.

C. CONCLUSIONE

Sulla base dei contenuti del documento sin qui esposto, e delle considerazioni, dei giudizi e delle stime effettuate relativamente agli effetti ambientali riconducibili all'attuazione del piano (guardando in particolare agli impatti verso le componenti biotiche ed abiotiche delle aree interessate), **si conclude che gli interventi previsti non producono effetti ambientali significativi in grado di giustificare la necessità di ulteriori approfondimenti con l'attivazione della procedura di VAS.**