

Comune di MARTIGNACCO
Provincia di UDINE
Regione FRIULI VENEZIA GIULIA

Pianif. Terr. Gabriele VELCICH



VAS

(VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA)

VERIFICA di ASSOGGETTABILITÀ

D.Lgs 152/2006, art. 12

LR 16/2008, art. 4

DGR 2627/2015

Red. 4.2016

SOMMARIO

1. LEGISLAZIONE DI RIFERIMENTO	2
2. PROCEDURA OPERATIVA	3
3. CARATTERISTICHE AMBIENTALI DELL'AREA.....	6
3.1 <i>Area vasta</i>	6
3.2 <i>Qualità dell'aria</i>	6
3.3 <i>Altri aspetti ambientali</i>	7
4. CARATTERISTICHE DEL PIANO	8
5. CARATTERISTICHE DEGLI EVENTUALI IMPATTI.....	10
5.1 <i>Analisi della Coerenza</i>	11
5.2 <i>Consumo di Suolo</i>	11
5.3 <i>Paesaggio, aree protette e biodiversità</i>	12
5.4 <i>Qualità dell'aria</i>	12
5.5 <i>Salute umana</i>	12
5.6 <i>Valutazione globale degli impatti previsti</i>	13
6. CONCLUSIONI.....	16

Introduzione

Martignacco è comune dotato di un piano regolatore generale comunale adeguato alla legge regionale 52/1991 (seconda legge urbanistica regionale), al decreto regionale 826/1978 (piano urbanistico regionale generale) e al decreto regionale 126/1995 (revisione degli standards urbanistici regionali).

Il Comune intende dotarsi di Piano Urbano del Traffico (PUT) strumento costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione (*LiftLab, 2016, mod.*).

La proposta di PUT viene sottoposta a procedura di Valutazione Ambientale in base alla Direttiva comunitaria 2001/42/CE del 83 giugno 2001 in materia di V.A.S., recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006 s.m.i., Testo Unico Ambiente, che all'art. 6 specifica i piani da sottoporre a VAS, e all'art. 12 norma la verifica di assoggettabilità a VAS (fase di screening).

In base a quanto specificato nel D.Lgs 152/2006, la VAS riguarda tutti i piani di intervento sul territorio ed è preordinata a garantire che gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione.

Come contributo al Decreto nazionale, l'art 4 della Legge Regionale 16/2008 del Friuli Venezia Giulia "Omnibus" al comma 3 stabilisce che "*l'autorità competente (la Giunta comunale) valuta, sulla base della presente relazione allegata al piano con i contenuti di cui all'allegato I della parte II del decreto legislativo 152/2006, se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano possono avere effetti significativi sull'ambiente*".

1. Legislazione di riferimento

La Verifica di Assoggettabilità a VAS della proposta di Piano Urbano del Traffico del comune di Martignacco (UD) ha lo scopo di valutare in modo esaustivo le caratteristiche del piano, considerando le peculiarità degli impatti ambientali derivanti dalla sua attuazione e delle aree potenzialmente coinvolte da essi.

La VAS, Valutazione Ambientale Strategica, prevista a livello europeo, recepita e regolamentata a livello nazionale e regionale, è un processo di precauzione basato sul concetto di sviluppo sostenibile e atto alla valutazione dei possibili effetti sull'ambiente derivanti dall'adozione e dall'attuazione di piani e programmi.

La proposta di piano viene sottoposta a procedura di Valutazione Ambientale in base alla Direttiva comunitaria 2001/42/CE del 83 giugno 2001 in materia di V.A.S., recepita a livello nazionale dal D.Lgs. 152/2006 s.m.i., Testo Unico Ambiente, che all'art. 6 specifica i piani da sottoporre a VAS, e all'art. 12 norma la verifica di assoggettabilità a VAS, detta anche fase di screening.

In base a quanto specificato nel D.Lgs 152/2006, la VAS riguarda tutti i piani e programmi (P/P) di intervento sul territorio ed è preordinata a garantire che gli effetti sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti P/P siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione (art. 4).

I P/P soggetti alla VAS sono quelli di cui all'art. 6 (oggetto della disciplina), che riguardano i settori agricolo, forestale, energetico, della pesca, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale e della destinazione dei suoli e che costituiscano quadro di riferimento per la realizzazione di interventi soggetti alla VIA.

Per altri P/P o in caso di modifiche non sostanziali di quelli soprannominati, si deve condurre una fase di verifica preventiva per stabilire la necessità o meno di sottoposizione a VAS del P/P in esame. La VAS si esplica prima dell'approvazione del P/P e si conclude con un giudizio di compatibilità ambientale emesso dall'autorità competente per la valutazione.

Si ricorda come, in assenza di specifiche norme regionali, il sopraccitato Decreto 152/2006, come agg. dal 128/2010, abbia completamente sostituito le precedenti norme in materia di VAS indicate dalla L.R. 11/2005 "*Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità Europee*". Come contributo al Decreto nazionale, l'art 4 della Legge Regionale 16/2008 del Friuli Venezia Giulia "Omnibus" al comma 3 stabilisce che "*l'autorità competente (la Giunta comunale) valuta, sulla base della presente relazione allegata al piano con i contenuti di cui all'allegato I della parte II del decreto legislativo 152/2006, se le previsioni derivanti dall'approvazione del piano possono avere effetti significativi sull'ambiente*", come da modifiche dall'art. 35 della L.R. 13/2009 e dall'art. 3 comma 25 della L.R. 24/2009 (Legge finanziaria 2010).

La Regione FVG ha inoltre promulgato nel 2015 il DGR numero 2627, che contiene gli indirizzi definitivi e 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 FVG.

2. Procedura operativa

Riferimento per la stesura del presente elaborato sono state le indicazioni contenute nella Direttiva e nel Decreto di recepimento, e nei rispettivi allegati, nello specifico l'Allegato II della direttiva 2001/42/CE e l'Allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. che definiscono le specifiche per l'elaborazione del Documento di Sintesi (ovvero Verifica di Assoggettabilità) della proposta di Piano Urbano del Traffico del comune di Martignacco.

Per gli aspetti metodologici di analisi e valutazione, si è fatto riferimento alle principali linee guida in materia di VAS emerse a livello regionale, nazionale ed internazionale, sia precedenti all'approvazione della Dir. CE/42/2001, sia successive, ovvero, in via indicativa e non esaustiva:

- documento della Commissione Europea *"Attuazione della Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente"*,
- *"Progetto ENPLAN - Valutazione ambientale di piani e programmi - Linee guida"*,
- bozza del *"Rapporto finale sulle attività svolte nell'ambito della Convenzione per la definizione di Indicatori utili per l'attuazione della VAS"* (2009), frutto del lavoro comune fra ISPRA e quindici Agenzie ambientali regionali e provinciali con il supporto del Consorzio Poliedra del Politecnico di Milano.

Gli elaborati progettuali considerati riguardo al Piano Urbano del Traffico, redatti da LiftLab Srl (TS), sono:

A) PIANO URBANO del TRAFFICO

Altri elaborati considerati:

- tavole di PTR comprendenti il territorio del comune di Martignacco;
- tavole della Carta Geologica Regionale comprendenti il territorio del Comune e limitrofi;
- dati statistici ISTAT reperibili per il Comune di Martignacco;
- rapporto sullo stato dell'ambiente (*ARPA FVG, agg. 2012*).

Come indicato dall'allegato I del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., i contenuti della Verifica di Assoggettabilità, o fase di screening, vertono solo sulle componenti ambientali effettivamente interessate dalle modifiche introdotte dalla proposta di Piano. Vengono al contrario escluse dalla Verifica le analisi delle caratteristiche del territorio che sono oggettivamente non interessate dalle modifiche introdotte dal Piano (*tab. 1*).

Tabella 1. Corrispondenza tra i contenuti della Verifica e i criteri dell'Allegato I del Testo Unico Ambiente.

Criteri All. 1 D. Lgs. 152/2006 s.m.i.	Contenuti della Verifica di Assoggettabilità	Cap:
CARATTERISTICHE DEL PIANO tenendo conto, in particolare, di:		
in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati	Il Comune di Martignacco è dotato di piano regolatore generale comunale, adeguato alla legge regionale 52/1991.	4
problemi ambientali pertinenti al piano o al programma	Non rilevati	
la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente	Non pertinente	
CARATTERISTICHE DEGLI IMPATTI e DELLE AREE INTERESSATE tenendo conto, in particolare, di:		
probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti	Sono stati individuati e caratterizzati qualitativamente pressioni e impatti attesi dalla adozione ed attuazione del Piano Urbano del Traffico.	5
carattere cumulativo degli impatti		
natura transfrontaliera degli impatti	Esclusi già in fase preliminare.	
rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);	Non correlati alle modifiche proposte, ma considerati indirettamente relativamente ad altre componenti che potranno essere interessate, in particolar modo: aumento sicurezza pedonale e diminuzione velocità nei centri abitati.	5
entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)	Viene individuata l'area di influenza del Piano, ricadente nel territorio del comune di Martignacco	4
valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: -delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, -del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo	Sulla base del contesto ambientale attuale sono state verificate sensibilità, vulnerabilità e criticità dell'area di influenza del Piano. In particolare sono state considerate le criticità che potrebbero essere influenzate dalla realizzazione delle variazioni previste dal Piano rispetto alla precedente situazione.	5
impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.	Non previsti, come concluso da fascicolo di Esclusione da Verifica di Significatività di Incidenza su siti Natura 2000, in allegato agli elaborati di Piano.	All.

In riferimento alle leggi precedentemente indicate le fasi della procedura di VAS sono:

1. incarico per la predisposizione del documento di sintesi e individuazione figura competente per la redazione della VAS;
2. individuazione di: proponente, ossia l'Ufficio Tecnico (Urbanistica ed Edilizia) avvalendosi per gli aspetti tecnici alla società LiftLab (TS); autorità procedente: il Consiglio Comunale; autorità competente: la Giunta Comunale di Martignacco;
3. definizione dello schema operativo, individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione, solo se opportuno (in relazione alle caratteristiche del Piano) si procede anche all'individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale (ARPA, Ass., enti parco...), che è fatta di concerto tra l'autorità procedente e l'autorità competente;
4. elaborazione della Verifica di Assoggettabilità a VAS (preliminare);
5. pubblicazione sul sito web del Comune/Pubblica Amministrazione dell'elaborato di screening di VAS, come da D.Lgs. 33/2013, per il solo periodo di durata della procedura di VAS;
6. eventuali consultazioni con i soggetti competenti, che hanno a disposizione 30 giorni dal ricevimento del materiale relativo al Piano per inviare osservazioni e considerazioni sulla coerenza con gli obiettivi di sostenibilità sugli impatti delle previsioni di Piano e sulla loro significatività, indicando la necessità o meno di effettuare valutazioni più approfondite su determinati aspetti e criticità;
7. l'autorità competente, ovvero la Giunta Comunale, sulla base degli elementi di cui all'allegato I del D.lgs. 152/2006, ed eventualmente di quanto ricevuto dai s.c. (punto 6) svolge l'istruttoria tecnica e verifica se il piano o programma possa avere impatti significativi sull'ambiente o preveda azioni in contrasto con gli obiettivi di sostenibilità ambientale;
8. adozione con delibera di Giunta del documento di Verifica di Assoggettabilità a VAS, con la decisione di assoggettare o escludere il piano o il programma dalla valutazione di cui agli articoli da 13 a 18 e, se del caso, definendo le necessarie prescrizioni;
9. informazione circa la decisione e le conclusioni adottate: invio copie al Comune e in allegato ai documenti di relazione agli organi preposti alla valutazione urbanistica del Piano: Regione FVG, oltre ai soggetti competenti, se precedentemente individuati.

3. Caratteristiche ambientali dell'area

3.1 Area vasta

Martignacco è comune dell'alta pianura friulana, a nord ovest di Udine, a confine, partendo da nord, in senso orario, con i comuni di Moruzzo, Pagnacco, Tavagnacco, Pasian di Prato, Basiliano e Fagagna. Fisicamente il territorio è definito a nord delle prime colline moreniche, e a est dal fascio di autostrada, complanari autostradali e torrente Cormôr.

La morfologia del suolo è per una fascia della profondità di circa 1 chilometro lungo il confine nord ondulata, e per il resto del territorio, a sud, piana.

Nel comune sono presenti quattro corsi d'acqua naturali: il rio Tampognacco, il rio Volpe, il torrente Lavia e il torrente Cormôr. Opera umana è invece il canale Ledra, corrente al centro del territorio in senso ovest est.

La popolazione del comune al 31/12/2015, è di 6.924 abitanti. Rispetto al 2001 vi è una crescita di 1.520 unità, pari al 29%.

3.2 Qualità dell'aria

Non vi sono centraline di rilevamento ARPA FVG nel territorio comunale o nelle immediate vicinanze. Un recente studio dell'ARPA, Piano Regionale di Tutela dell'aria, ha evidenziato come in alcuni comuni regionali vi siano stati numerosi superamenti giornalieri della soglia di attenzione del PM10. Tale studio individua come fonti (Pressioni) della situazione attuale sia le emissioni locali che l'intensità dei fenomeni di trasporto integrati con la climatologia locale. I dati analizzati, trattati in seguito con interpolazioni statistiche e grafiche, inducono a supporre che la qualità dell'aria nell'area locale di Martignacco presenti valori quantitativamente non preoccupanti per la salvaguardia della salute umana.

Tabella 2. Disaggregazione per macrosettore SNAP97 degli inquinanti in Comune di Martignacco.

(ARPA FVG, 2007, mod)

MACROSETTORE	CH4	CO	CO2	COV	DIOX	N2O	NH3	NOx	PM10	PM2_5	PTS	SO2
	t/anno	t/anno	kt/anno	t/anno	mg/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno	t/anno
Combustione non industriale	12,74	216,00	7,42	53,22	6,43	1,14	0,39	9,18	11,19	10,84	11,65	1,32
Combustione nell'industria	0,02	0,07	0,50	0,02	0,03	0,09		1,02	0,25	0,22	0,31	6,14
Processi produttivi				6,03					0,00	0,00	0,00	
Estraz. e distribuz. combustibili				8,49								
Uso di solventi				139,00								
Trasporto su strada	1,79	138,00	16,47	17,85		0,52	2,68	60,33	5,87	4,68	7,25	0,52
Tratt. e smaltimento rifiuti	0,99					0,07						
Agricoltura	93,04			0,06		10,09	68,77	1,99	0,11	0,04	0,26	
Altre sorgenti e assorbimenti		0,00							0,21	0,21	0,21	

3.3 Altri aspetti ambientali (*da Rapporto Ambientale Preliminare, var 39 PRGC, 2010, mod.*)

Clima

Il territorio considerato rientra all'interno della zona climatica temperata corrispondente al tipo "temperato umido", con isoterme annue medie oscillanti tra i 13°C ed i 13,5°C, con il raggiungimento dei valori medi mensili, massime e minime rispettivamente nei mesi di luglio e di gennaio. In riferimento alle precipitazioni la zona si inserisce all'interno delle isoiete annuali di 1.400 - 1.500 mm annui, con andamento degli apporti meteorici che privilegia, per maggiori intensità, i mesi di maggio-giugno ed ottobre. Queste caratteristiche ambientali, delineano un fitoclima che può inquadrarsi nel tipo sub-mediterraneo, caratterizzato da siccità estiva e discreta permeabilità dei substrati litologici, di chiara natura alluvionale, mitigata da maggiori apporti meteorici che compensano le minori disponibilità degli orizzonti eluviali.

Natura dei terreni

I processi geomorfici, collegati soprattutto alla morfologia fluvioglaciale e fluviale, che hanno originato la zona studiata, si riflettono nelle caratteristiche dei sedimenti. I sedimenti che costituiscono la zona in esame sono essenzialmente formati da ghiaia e sabbia limo-argillosa localmente cementata ed in subordine da depositi sabbioso-limoso-argillosi. Tale assortimento litologico deriva geneticamente dal colmamento del preesistente golfo periadriatico per effetto del deposito dei sedimenti fluvio-glaciali, prevalentemente ghiaioso-sabbiosi, trasportati dalle correnti fluviali originate dallo scioglimento del ghiacciaio tilaventino. I tipi litologici predominanti sono rappresentati da calcari, calcari-dolomitici ed in minor misura da arenarie.

Assetto vegetazionale

Per quanto riguarda la vegetazione l'ambiente si caratterizza per l'unicità delle destinazioni, con elementi su siti pianeggianti a tipica connotazione agricola, ed altri a preponderante volumetria edilizia con destinazione produttiva/commerciale.

Tra le coltivazioni agrarie si assiste ad una diversificazione tra i seminativi (prevalenti) ed i vigneti con la presenza di rari impianti di rimboschimento e sporadiche particelle a prato stabile. I coltivi sono organizzati in appezzamenti più o meno strutturati, di forma regolare, caratterizzati in alcuni casi dalla presenza lungo le capezzagne residui di filari di gelsi (*Morus spp.*), anche se la tendenza allo sfruttamento delle potenzialità meccaniche dei mezzi agricoli, ha condotto in molti casi all'espianza di queste formazioni con ampliamenti nelle superfici coltivate.

Dal punto di vista sinecologico la vegetazione è riferibile alle tipiche associazioni dell'Alta Pianura Friulana fortemente condizionate dall'uso agricolo dei siti, con specie complementari ai coltivi e solo marginalmente riconducibili alle antiche formazioni climax. A livello arboreo, il territorio presenta un profilo paesaggistico significativamente caratterizzato dalla significativa assenza di volumetrie vegetali spontanee conseguente la prevalente destinazione a seminativo dei siti.

Valori ambientali

I valori ambientali più significativi in prossimità dell'area d'intervento sono collocati lungo l'asta del torrente Cormôr il cui alveo e parte dell'area ripariale è stato riconosciuto e perimetrato come Area di Rilevante Interesse Ambientale (A.R.I.A.) "Torrente Cormôr" n. 15 "nonché dalle due Zone di Conservazione Speciale quali la depressione intercollinare a Nord di Fagagna perimetrata come IT 3320022 "Quadri di Fagagna" e l'area del campo di aviazione di Campoformido nell'ambito del comune di Campoformido viene perimetrata come IT IT3320023 "Magredi di Campoformido.

Nell'ambito comunale di Martignacco sono stati riconosciuti i due Biotopi naturali regionali: Prati della piana di Bertrando n. 20 e Prati del Lavia n. 25 peraltro perimetrati come Parco comunale. Gli aspetti paesaggistico/ambientali, secondo le prescrizioni dello Statuto di Regione Autonoma sono gestiti dalla Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia e trovano rispondenza nel Piano Urbanistico Regionale.

4. Caratteristiche del Piano *(LiftLAB, 2016, mod.)*

Martignacco è comune dotato di piano regolatore generale comunale adeguato alla legge regionale 52/1991 (seconda legge urbanistica reg.), al decreto regionale 826/1978 (piano urbanistico reg. generale) e al decreto regionale 126/1995 (revisione standards urbanistici reg.).

Il territorio del comune di Martignacco è attraversato da importanti flussi di traffico che percorrono principalmente la SR 464 e, in misura minore, la SP88, anche attraverso il centro abitato. Inoltre nel territorio comunale hanno sede il complesso commerciale Città Fiera e il quartiere fieristico di Udine, che attirano volumi imponenti di traffico, così come una serie di altri stabilimenti produttivi di valenza sovra comunale.

...

Al termine della fase di analisi le criticità emerse sono:

- Mancanza di itinerari pedonali completi;
- Livello di protezione non adeguato di alcuni attraversamenti pedonali, sulle vie principali;
- Mancanza o poca chiarezza delle ciclabili esistenti;
- Mancanza di un collegamento di TPL frequente con il Città Fiera e con Udine;
- Livelli di traffico sostenuti sulle vie principali, e velocità pericolose in ingresso ai centri abitati;
- Elevato numero di accessi laterali sulla SR464, solamente alcuni dei quali controllati o disciplinati
- Presenza di un impianto semaforico da rivedere.

...

Di conseguenza alcune tra le proposte e le azioni di Piano sono:

ridefinire il perimetro del centro abitato:

si è provveduto a perimetrare ex-novo il centro abitato del Comune di Martignacco. Una differenza rispetto all'attuale è l'esclusione della zona del Città Fiera da quelle appartenenti al centro abitato;

moderare la velocità di percorrenza su alcune strade che attraversano il centro abitato di Martignacco e delle sue frazioni:

le soluzioni indicate vanno dai classici rallentatori (ottici e/o fisici), a restringimenti della carreggiata, a mini rotonde, disassamenti stradali ed infine misuratori di velocità a bordo strada;

aumentare la sicurezza delle utenze deboli:

realizzazione di un passaggio pedonale pubblico tra la piazza e piazzale Martiri delle Foibe, proposta di istituire tre "zone 30", di cui una nell'area del centro, una seconda in corrispondenza della rete di strade locali attorno alla via Dante e la terza a Nogaredo di Prato, due sovrappassi pedonali in prossimità di Città Fiera sia per collegare il parcheggio e il quartiere fieristico, adozione della necessaria segnaletica per rendere compatibile il transito di ciclisti e pedoni lungo la rete degli itinerari ciclabili descritta in precedenza;

favorire la mobilità ciclabile mediante l'individuazione di una rete di percorsi ciclabili:

ottenere una vera e propria rete di percorsi ciclabili, estesa e in grado sia di assolvere le esigenze di spostamento della mobilità sistematica nei centri abitati e tra gli stessi, per esempio con il completamento dell'itinerario lungo la via Cividina tra Martignacco, Ceresetto, Torreano e il Città Fiera, o anche la realizzazione di un sottopasso della SR464.

...

Una proposta ulteriore consiste nel modificare il funzionamento del semaforo oggi esistente presso la SR464, migliorandone le prestazioni. Questo miglioramento delle prestazioni dovrebbe:

- Incrementare la capacità della SR464
- Ridurre le attese per i flussi sulle laterali.

Inoltre ci sono proposte per istituzione di sensi unici: a prima ipotesi di istituzione di un senso unico interessa la piazza Vittorio Veneto proseguendo dalla via Udine (già a senso unico nel tratto in ingresso nella piazza) verso via Deciani, (che rimane a doppio senso), fino all'intersezione con la via Stretta, attualmente a senso unico. Un ulteriore breve tratto di senso unico potrebbe interessare la parte alta della via Stringher (tra via Zuriacco e via Casali Lavia) per poter favorire la fruibilità pedonale del bellissimo ambiente naturale pur senza penalizzare l'accessibilità alla via Cividina per le abitazioni poste nella parte bassa della medesima via.

FASI di ATTUAZIONE

Dal punto di vista funzionale, appare importante iniziare con i provvedimenti tesi a rimarcare il ruolo locale della SP88 e solo successivamente intervenire sulla SR464.

Per quanto riguarda i numerosi provvedimenti di moderazione del traffico, si suggerisce di iniziare con la realizzazione dei varchi di ingresso ai centri abitati e l'apposizione dei rilevatori di velocità. I passi successivi sarebbero quello di istituire la zona 30 nel centro e provvedere a riqualificare ulteriormente pavimentazione e arredo urbano, e in successione la realizzazione delle minirotatorie e tutti gli altri interventi strutturali e di segnaletica stradale.

La realizzazione della rete di percorsi ciclo-pedonali può avvenire per fasi, assegnando priorità maggiore ai percorsi di collegamento tra Martignacco e il Città Fiera, visto il loro ruolo ancillare rispetto al TPL urbano di Udine e in sequenza ai collegamenti tra le frazioni, specialmente per la parte degli stessi lungo le vi interessate da traffico veicolare intenso.

L'eventuale istituzione di nuovi sensi unici in zona Città Fiera appare completamente slegata dagli altri interventi e non è urgente.

5. Caratteristiche degli eventuali impatti

Come da linee guida si procede alla valutazione dei singoli impatti previsti dall'attuazione delle previsioni del Piano Urbano del Traffico, in modo da considerare l'impatto ambientale di tutte le modifiche. Le stime effettuate in termini qualitativi (pressioni), valutato il livello degli interventi presi in considerazione, sono da considerarsi del tutto orientative. Nella tabella sono individuate e riportate, in riferimento alle categorie, le pressioni specifiche attese dall'attuazione del Piano.

Tabella 3. Quadro sinottico delle pressioni totali conseguenti l'attuazione del Piano.

Categorie di pressione individuate ⁽¹⁾	Pressioni da considerare in merito alla proposta di Piano Urbano del Traffico	Componente ambientale interessata
CONSUMI	- Perdita di elementi di naturalità in seguito alla eventuale realizzazione dei nuovi percorsi ciclabili	- Ambiente biotico (vegetazione, biomassa) - Risorse energetiche non rinnovabili
EMISSIONI	- Rumore da traffico indotto in fase di cantiere - Vibrazioni da traffico indotto in fase di cantiere - Aumento inquinamento acustico in fase di cantiere - Emissioni polverulente in fase di cantiere	- Aria - Salute umana - Ambiente biotico (ecosistemi, fauna) - Ambiente fisico
INGOMBRI	- Previsione di infrastrutture di nuova costruzione (piste ciclabili, sottopassi, sovrappassi, rotonde)	- Paesaggio
INTERFERENZE	- Urbanizzazione in area antropizzata ma non già edificata ed anche in aree non antropizzate (piste ciclabili esterne ai centri abitati)	- Ecosistemi

⁽¹⁾ *Rispetto a situazione esistente*

Alcuni aspetti ambientali specificatamente indicati come oggetto della Verifica di Assoggettabilità dalla Direttiva europea non saranno inclusi nell'analisi preliminare portata da questa relazione, in quanto si escludono a priori effetti significativi a loro carico. In particolare:

- effetti transfrontalieri: il piano non incide su aspetti tali da prevedere impatti ambientali ricadenti nel territorio di Austria e/o Slovenia;
- patrimonio culturale, architettonico e archeologico: il Piano non ha effetto su beni di rilevanza culturale, architettonica e archeologica ai sensi del D.Lgs. 42/2004.

5.1 Analisi della Coerenza

L'analisi della coerenza interna è un percorso logico che serve a chiarificare il legame operativo tra azioni e obiettivi del Piano proposto. Talvolta essa consente di verificare l'esistenza di contraddizioni, in particolare di eventuali fattori di contrasto tra gli obiettivi specifici del Piano e gli strumenti previsti per il raggiungimento dei suddetti obiettivi (azioni, proposte di intervento, vincoli, condizioni).

Tuttavia nel caso del Piano in oggetto le modifiche proposte sono diretta conseguenza della volontà di migliorare la situazione del traffico veicolare e non in comune, quindi le azioni del Piano sono oggettivamente correlate agli obiettivi.

Per quanto riguarda l'analisi della coerenza esterna con norme sovraordinate, le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici ai sensi dell'art. 36 del decreto legislativo 30.4.1992 n. 285 costituiscono il principale riferimento normativo in materia.

Il Piano urbano del traffico (PUT) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In particolare il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

Il PUT va elaborato attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:

- 1) il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- 2) il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- 3) la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
- 4) il risparmio energetico.

Per quanto riguarda le norme di Piano Regolatore Generale Comunale il Piano è coerente con quanto riportato nelle Norme di Attuazione (in particolare art. 16.1) e prevede la realizzazione di sovrappasso pedonale come previsto dall'ultima e recente variante 40 al PRGC.

Il PUT è infine coerente con il piano regionale delle infrastrutture di trasporto della mobilità delle merci e della logistica (PRITMML).

5.2 Consumo di Suolo

In generale i limiti all'idoneità alla trasformazione del territorio sono dati dalle caratteristiche morfologiche e geologiche dei terreni, dalla presenza di fattori di rischio ambientale connessi con la vulnerabilità delle risorse naturali, dalla presenza di specifici interessi pubblici alla difesa del suolo, alla sicurezza idraulica e alla tutela dei valori paesaggistici, culturali e naturalistici.

Considerando che i vincoli di natura urbanistica non vengono presi in considerazione in questo paragrafo, si possono considerare diversi gradi di idoneità del territorio ad essere trasformato, quando con il termine "trasformato" si intende non solo edificato, ma anche attrezzato ad usi antropici:

- livello A – massima inidoneità alla trasformazione del territorio;
- livello B – trasformazione del territorio fortemente condizionata;
- livello C – inidoneità medio-bassa alla trasformazione del territorio.

Il primo, il livello A, corrisponde al massimo grado di inidoneità. Gli interventi ammessi in tali zone sono unicamente interventi inerenti manutenzioni ordinarie e straordinarie, adeguamenti, ed interventi di riqualificazione e dotazione ambientale. Nel territorio di area vasta circostante tale area può essere facilmente individuata come quella interessata dai beni con vincolo di tutela, quali corsi d'acqua e superfici boscate tutelate. Il PUT non interviene su tali aree con interventi importanti, tuttavia prevede tratti di pista ciclabile nell'immediato intorno del torrente Lavia.

Il secondo livello, B, corrisponde ad aree in cui ogni intervento di trasformazione è soggetto a forti condizionamenti e restrizioni in termini di funzioni e opere ammesse. Tali aree sono identificabili nelle zone di territorio prevalentemente agricole, o agricolo paesaggistiche, al di fuori dei principali centri abitati e significativamente distanti da aree già antropizzate. Il PUT non interviene su tali aree con interventi importanti, tuttavia prevede alcuni tratti di pista ciclabile in brevi tratti non antropizzati.

Il terzo livello di idoneità alla trasformazione del territorio, il livello C, corrisponde ad un livello di attenzione medio-basso, in cui le trasformazioni sono ammesse a patto di osservare particolari accorgimenti e di valutarne i possibili impatti negativi; a tale livello si possono ricondurre la maggior parte delle modifiche proposte dal PUT a carico della componente suolo, specialmente quelle relative agli interventi sulla viabilità esistente e immediato intorno, tali modifiche non impattano in maniera né qualitativamente né quantitativamente significativa.

5.3 Paesaggio, aree protette e biodiversità

Come da fascicolo di Verifica di Significatività su SIC/ZSC/ZPS allegato agli elaborati di Piano, l'attuazione del PUT non reca alcuna interferenza con siti della Rete Natura 2000, anche di comuni limitrofi, date le caratteristiche del Piano e la lontananza dai siti tutelati più vicini, ovvero alla distanza di circa 2 chilometri, le Zone Speciale di Conservazione dei Magredi di Campoformido e dei Quadri di Fagagna.

Anche le altre aree tutelate a livello ambientale, ARIA e biotopi, non hanno correlazioni particolari con le modifiche proposte dal PUT.

Per quanto riguarda la componente paesaggistica non si prevedono impatti specifici, tuttavia la previsione dei tratti di ciclabile in zona agricola e soprattutto dei sovrappassi in vicinanza del Fiera andranno oggettivamente a modificare la percezione dei luoghi. In fase esecutiva andrà prestata grande attenzione verso questa problematica.

5.4 Qualità dell'aria

L'inquinamento atmosferico costituisce una delle principali tematiche su cui sono concentrate le politiche ambientali; la riduzione della produzione di gas ad effetto serra e dell'emissione di polveri sottili rientrano tra gli obiettivi di livello mondiale e comunitario che maggiormente si sono affermati negli ultimi decenni.

La tendenza in atto, a livello regionale, registra pochi picchi elevati di emissioni, ma, fattore preoccupante, volge verso una generalizzata presenza di livelli di inquinamento da ozono medio alti e di medie annue discretamente elevate anche in aree remote, lontane dalle aree urbane.

Il PUT interviene in modo qualitativamente non impattante, anche considerando gli eventuali rallentamenti del traffico dovuti ai dissuasori di velocità: infatti l'obiettivo di fondo è rendere il traffico più scorrevole ed incentivare sia l'uso di biciclette che di rendere più sicuri gli spostamenti a piedi, azioni che potrebbero indurre addirittura ad una diminuzione del traffico veicolare, previsione tuttavia del tutto imponderabile in questa fase.

5.5 Salute umana

La situazione attuale denota un livello di protezione non adeguato di alcuni attraversamenti pedonali sulle vie principali, oltre a livelli di traffico sostenuti su tali vie, e velocità pericolose in ingresso ai centri abitati, criticità che il PUT propone di risolvere o quantomeno mitigare, andando a impattare positivamente sulla componente di salvaguardia della salute umana.

5.6 Valutazione globale degli impatti previsti

Possono essere molteplici le componenti ambientali potenzialmente interessate da un Piano Urbano del Traffico. La matrice che segue riassume e sintetizza le possibili interazioni tra la realizzazione delle previsioni di Piano e le correlate componenti ambientali; tali interazioni vengono classificate attraverso quattro classi di giudizio:























Possibile interazione positiva con la componente ambientale	
Non si prevede l'instaurarsi di possibili interazioni con la componente ambientale	
La possibilità di instaurarsi un'eventuale interazione con la componente ambientale è da ritenersi accidentale e comunque di carattere limitato nel tempo	
Possibile interazione negativa con la componente ambientale	

Tabella 4. Possibili interazioni tra le previsioni del Piano Urbano del Traffico e le componenti ambientali

COMPONENTE AMBIENTALE	POSSIBILE INTERAZIONE	Giudizio
ACQUA	<i>Possibile variazione negli utilizzi delle risorse Idriche?</i>	
	La realizzazione delle previsioni di PUT non dovrebbe comportare alcuna variazione negli utilizzi delle risorse idriche.	
	<i>Possibile variazione alla portata dei corpi idrici superficiali?</i>	
	La realizzazione delle previsioni di PUT non dovrebbe comportare alcuna variazione alla portata dei corpi idrici superficiali.	
	<i>Possibile interferenza con le risorse idriche superficiali e sotterranee?</i>	
	La realizzazione delle previsioni di PUT non dovrebbe comportare alcuna interferenza con le risorse idriche superficiali e sotterranee.	
	<i>Possibili scarichi in corpi recettori (superficiali o sotterranei)?</i>	
	La realizzazione delle previsioni di PUT non comporta nuovi scarichi diretti in corpi recettori.	
	<i>Possibile contaminazione, anche locale, di corpi idrici?</i>	
	Non prevista. Corpi idrici distanti da modifiche di PUT, tranne per quanto riguarda alcuni tratti di ciclabile in prossimità del torrente Lavia.	
	<i>Possibile variazione del carico inquinante dei reflui destinati agli impianti di depurazione?</i>	
Non prevista alcuna variazione.		
SUOLO E SOTTOSUOLO	<i>Possibile contaminazione del suolo?</i>	
	Non prevista: difficilmente possono essere ipotizzati incidenti sulla rete viaria (derivata da modifiche) che portino ad una contaminazione del suolo.	
	<i>Possibile degrado del suolo?</i>	

COMPONENTE AMBIENTALE	POSSIBILE INTERAZIONE	Giudizio
Non previsto.	<i>Possibili incidenze sul rischio idrogeologico?</i>	
	Non previste.	
	<i>Possibili variazioni nell'uso del suolo in termini quantitativi e qualitativi?</i>	
	Il PUT prevede alcune modifiche di uso del suolo per la possibile realizzazione di mini-rotonde, ciclabili, et al., ma si tratta qualitativamente di modifiche minime che non si prevede abbiano importanti impatti sulla componente suolo.	
	<i>Possibili variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo?</i>	
	Non si prevede possano verificarsi possibili variazioni nell'uso delle risorse del sottosuolo.	
PAESAGGIO E BENI CULTURALI	<i>Sono previsti interventi sull'assetto territoriale?</i>	
	La realizzazione delle previsioni di PUT non comporta interventi impattanti sull'assetto territoriale, anche se va ad intervenire proponendo nuove ciclabili e ridefinendo i perimetri di centro abitato.	
	<i>Possibile degrado di beni culturali?</i>	
	La realizzazione delle previsioni di PUT non comporta interventi negativi su beni culturali tutelati.	
	<i>Possibili azioni che possono modificare il paesaggio ed interferire con la percezione visiva?</i>	
	La costruzione eventuale di alcune delle infrastrutture previste (ciclabili, sovrappassi) andrà oggettivamente a modificare la percezione del paesaggio attuale, particolare attenzione sarà necessaria durante la fase di presentazione del progetto esecutivo.	
SALUTE UMANA	<i>Possibili correlazioni negative con la salvaguardia della salute umana?</i>	
	Il PUT propone di migliorare alcune criticità esistenti, tra cui il livello di protezione non adeguato di alcuni attraversamenti pedonali sulle vie principali, il livello di traffico sostenuto su tali vie, oltre a rilevamenti di velocità pericolose in ingresso nei centri abitati, andando quindi a impattare positivamente sulla componente di salvaguardia della salute umana.	
ARIA	<i>Possibile variazione dell'inquinamento atmosferico?</i>	
	La realizzazione delle previsioni di PUT potrà comportare un imponderabile aumento dell'inquinamento atmosferico dovuto all'aumento del traffico veicolare in seguito a rallentamenti e deviazioni solo durante la fase di cantiere di rotonde et al. lavori sulle sedi viarie esistenti. In seguito la circolazione dei veicoli a motore dovrebbe risultare più scorrevole dell'esistente.	
	<i>Nuove fonti di inquinamento puntuale?</i>	
	Non previste.	
	<i>Aumento del traffico veicolare?</i>	
	Non previsto. Anzi, in seguito all'attuazione delle ciclabili e all'integrazione ai percorsi pedonali, si potrebbe ipotizzare una diminuzione del traffico veicolare.	

Come si evince dall'analisi della matrice riportata in tabella 4, date entità e caratteristiche delle modifiche proposte, che non inducono particolari evidenze di emissioni nocive per l'ambiente, aumento di residenza, definiti rischi naturali e/o artificiali per la salute umana e gli ecosistemi, non vengono previsti impatti particolarmente significativi e/o irreversibili tali da prevedere il processo completo di VAS.

6. Conclusioni

Visti gli elaborati di Piano Urbano del Traffico, redatti da LiftLab Srl, in concerto e sinergia con l'Ufficio Tecnico Comunale (Urbanistica ed Edilizia), sulla cui base informativa è stato predisposto il presente documento di screening di V.A.S., o Verifica di Assoggettabilità, previsto dalla normativa europea, nazionale e regionale, che, tra le altre, specifica che:

- il Piano Urbano del Traffico è strumento costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo;
- le modifiche introdotte non rientrano tra le categorie di opere assoggettabili a prescindere a procedura di V.I.A. definite dal D.lgs 152/2006 s.m.i. – allegati II, III e IV;
- l'entità delle pressioni e degli impatti ambientali attesi dall'attuazione del Piano vengono considerati sostenibili da questa verifica, valutando tutti i conseguenti impatti ambientali, a breve e a lungo termine;
- l'area di influenza delle modifiche portate dal Piano è puntuale e limitata all'area locale;
- gli impatti ambientali di cui ai punti precedenti non ricadono in aree vincolate quali SIC, ZSC, ZPS, ARIA o biotopi naturali, altresì visto quanto concluso dall'elaborato di Esclusione da Verifica di Significatività di Incidenza, in allegato agli elaborati di Piano;
- il Piano rientra nella normale e consueta gestione delle esigenze urbanistiche da parte dell'Amministrazione comunale di Martignacco, e che è intenzione dell'Amministrazione rendere operative;
- il sistema di riferimento pianificatorio costituito dal PRGC vigente rimane sostanzialmente inalterato sia come impianto territoriale sia come indicazioni programmatiche.

Adottando il presente elaborato di screening di V.A.S., l'autorità competente in materia, ossia la Giunta Comunale di Martignacco, conclude che, nel suo complesso, il proposto Piano Urbano del Traffico del comune di Martignacco non necessita di essere assoggettato a procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Udine, aprile 2016