

–	21/02/2025	recepimento richieste Amm.ne 18.02.2025	Studio Novarin	A.N.
–	15/11/2024	recepimento richieste CDS 02.10.2024	Studio Novarin	A.N.
–	22/07/2024	recepimento richieste Amm.ne 07.05.2024	Studio Novarin	A.N.
–	14/02/2023	–	Studio Novarin	A.N.

	DATA	DESCRIZIONE	RED.	APPR.
STATO DEFINITIVO		FILE 484-PD-R11 Relazione esclusione Vas	SCALA	

LOCALIZZAZIONE

Trieste (TS)

COMMITTENTE

MID group.

MID Immobiliare S.r.l.
via della Mostra 2 – 39100 Bolzano
C.F.e Partita IVA 02957360213



PROGETTAZIONE

Arch. Francesco Morena



v. Pietà 1, 34074 MONFALCONE (GO)
Tel. 0481791433 Fax. 0481414783
e-mail: info@maoffice.it
www.maoffice.it



STUDIO NOVARIN
Via Daniele Manin 10, 33100 UDINE
Tel. 0432 421013
E-mail: studio@novarin.net
Pec: studionovarin@pec.it
www.studionovarin.net

CONSULENTE PER GLI ASPETTI AMBIENTALI
Arch. Paolo De Clara

PROGETTO

Piano attuativo comunale
Area "Ex Fiera"

INTERVENTI A CARATTERE PUBBLICO

TITOLO

Relazione esclusione attivazione
procedimenti in materia di VAS
(ai sensi dell'art. 16 della Legge 1150/1942)

ELABORATO N.

PD.R11

1. PREMESSA

Il presente documento è predisposto per le finalità degli adempimenti in materia di VAS ed è parte integrante della proposta di Piano attuativo comunale denominato Area - Ex Fiera.

L'adozione da parte del Parlamento e del Consiglio dell'UE della direttiva "Concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente" (n.2001/42/CE del 27/06/01, meglio nota come direttiva sulla VAS) individua nella valutazione ambientale un "... fondamentale strumento per l'integrazione della dimensione ambientale nell'elaborazione e nell'adozione di piani, in quanto garantisce che gli effetti dell'attuazione dei piani siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro adozione".

Tale valutazione non si riferisce alle opere, come nella nota Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), ma a piani e programmi, assumendo per queste caratteristiche più generali la denominazione "strategica". La VAS riguarda i processi di formazione dei piani più che i piani in senso stretto.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) rappresenta un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di piani e programmi destinati a fornire il quadro di riferimento di attività di progettazione. Essa nasce dall'esigenza, sempre più radicata sia a livello comunitario sia nei singoli Stati membri, che nella promozione di politiche, piani e programmi, insieme agli aspetti sociali ed economici, vengano considerati anche gli impatti ambientali. Si è infatti compreso che l'analisi delle ripercussioni ambientali applicata al singolo progetto (propria della Valutazione d'Impatto Ambientale) e non, a monte, all'intero programma, non permette di tenere conto preventivamente di tutte le alternative possibili.

A livello nazionale la Direttiva europea è stata recepita con il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" successivamente modificato e sostituito integralmente alla parte seconda dal D.lgs 16 gennaio 2008, n. 4, entrato in vigore il 13 febbraio 2008. Quest'ultimo provvedimento legislativo ha adeguato i contenuti inerenti la procedura di VAS ai canoni della Direttiva Comunitaria 2001/42/CE, facendo uscire di fatto l'Italia da alcune procedure di infrazione a cui era incorsa successivamente all'entrata in vigore della parte II del Dlgs 152/06.

La procedura risulta delineata agli artt. 13-18 del medesimo decreto, mancando di fatto, allo stato attuale una regolamentazione a livello regionale.

Con deliberazione 2627 del 29 dicembre 2015 la giunta Regionale ha approvato gli indirizzi generali per la Valutazione ambientale strategica (VAS) di piani e programmi la cui approvazione compete alla Regione, agli enti locali e agli enti pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia.

In tale panorama legislativo, piani e programmi sono soggetti ai procedimenti di VAS, intesi come quel processo contenuto, che si sonda lungo l'interno ciclo di vita di un piano e relative Varianti allo scopo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali nell'elaborazione e approvazione di detti Piani e Programmi.

Tenuto conto dell'attuale assetto normativo in materia di VAS e della necessità di dare luogo al procedimento di approvazione del Piano, si rende necessario inquadrare la documentazione di valutazione ambientale da allegare al Piano attuativo.

2. INQUADRAMENTO PROCEDURALE IN MATERIA DI VAS

Il d.lgs 152/2006 all'art. 5, comma 1, alla lettera b) definisce la *“valutazione ambientale di piani e programmi, nel seguito valutazione ambientale strategica, di seguito VAS: il processo che comprende, secondo le disposizioni di cui al titolo II della seconda parte del presente decreto, lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio”* e alle lettere e) definisce i piani e programmi come *“gli atti e provvedimenti di pianificazione e di programmazione comunque denominati, compresi quelli cofinanziati dalla Comunità europea, nonché le loro modifiche: 1) che sono elaborati e/o adottati da un'autorità a livello nazionale, regionale o locale oppure predisposti da un'autorità per essere approvati, mediante una procedura legislativa, amministrativa o negoziale e 2) che sono previsti da disposizioni legislative, regolamentari o amministrative”*.

La legge n. 106 del 12 luglio 2011 (G.U. n. 160 del 12 luglio 2011) di conversione del D.L. 13 maggio 2011, n. 70 (G.U. n. 110 del 13 maggio 2011) all'articolo 5, comma 5 ha introdotto una semplificazione nella procedura di attuazione dei piani urbanistici da sottoporre a valutazione ambientale strategica (VAS) ed in particolare:

Per semplificare le procedure di attuazione dei piani urbanistici ed evitare duplicazioni di adempimenti, all'articolo 16 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, e successive modificazioni, è stato aggiunto, il seguente comma:

Lo strumento attuativo di piani urbanistici già sottoposti a valutazione ambientale strategica non sia sottoposto a valutazione ambientale strategica né a verifica di assoggettabilità qualora non comporti variante e lo strumento sovraordinato in sede di valutazione ambientale strategica definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità gli usi ammessi ed i contenuti piani volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste. Nei casi in cui lo strumento attuativo di piani urbanistici comporti Variante allo strumento sovraordinato, la valutazione ambientale strategica e la verifica di assoggettabilità sono comunque limitate agli aspetti che non sono stati oggetto di valutazione sui piani sovraordinati. I procedimenti amministrativi di valutazione ambientale strategica e di verifica di assoggettabilità sono ricompresi nel procedimento di adozione e di approvazione del piano urbanistico o di loro varianti non rientranti nelle fattispecie di cui al presente comma».

Per quanto sopra, l'esclusione dall'attivazione del procedimento di verifica prima e di Vas poi, è subordinato all'avverarsi delle tre condizioni che si richiamano:

- 1) trattasi di strumento attuativo di piani urbanistici già sottoposti a valutazione ambientale strategica;
- 2) lo strumento sovraordinato in sede di valutazione ambientale strategica definisca l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità gli usi ammessi ed i contenuti piani volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste;
- 3) trattasi di strumento attuativo che non comporti variante al PRGC.

Di seguito verrà operata un'analisi per accertare rispondenza alle tre condizioni e addivenire alla necessità o meno di attivare un procedimento in materia di VAS così come definito alla parte II del D.lgs 152/2006 e smi.

3. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PRGC

Il Comune di Trieste è dotato di un nuovo Piano regolatore Generale Comunale entrato in vigore in data 05.05.2016 a seguito della pubblicazione sul BUR n.18 dell'avviso di conferma dell'esecutività della deliberazione consiliare n. 48 del 21.12.2015 di approvazione del PRGC, come integrata dalla deliberazione consiliare n.5 del 19 febbraio 2016, avvenuta con Decreto P.Reg n. 085/Pres del 26.04.2016.

Il Piano regolatore del Comune di Trieste è stato costruito con l'ausilio della Valutazione ambientale strategica nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia di ambiente.

La variante n.4 al PRGC ha rivisitato lo sviluppo urbanistico dell'area su cui il Piano attuativo Area Ex-fiera trova un sviluppo, prevedendo una "scheda progetto" in luogo di quella approvata con il Nuovo PRGC.

La valutazione ambientale strategica della variante n.4 al PRGC ha interessato anche la contestuale e concorrente modifica del Piano di Settore del Commercio e del Piano Generale del Traffico.

Volendo richiamare gli atti del processo di valutazione ambientale condotto per la variante n. 4 al PRGC e relativi strumenti di settore collegati, a livello procedimentale l'iter è stato il seguente;

- con delibera consiliare n. 15 dd. 16 aprile 2018 il Consiglio Comunale ha approvato il documento di Direttive per la predisposizione di una variante al PRGC e al Piano di Settore del Commercio per il comprensorio ex Fiera di Trieste;
- con deliberazione n° 281 dd. 11 giugno 2018 è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ed individuate le Autorità competenti, così come previsto dall'art. 6 D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- ai sensi dell'art. 13.co.1 del D.lgs 152/2006 e smi sono stati consultati i soggetti competenti in materia ambientale;
- in esito alla fase di consultazione, è stato redatto il Rapporto ambientale, la Sintesi non tecnica, la Variante n.4 denominata "Fiera" al vigente Piano regolatore generale del Comune di Trieste e

contestuale adeguamento del Piano di Settore del Commercio e del Piano Generale del Traffico Urbano;

- con deliberazione consiliare n° 21 dd. 6 maggio 2019 è stata adottata la variante “Fiera” al PRGC e contestuale avvio adeguamento del Piano di Settore del Commercio e del Piano Generale del Traffico, unitamente alla documentazione costituente la Valutazione ambientale strategica.
- l’avviso relativo alla “Adozione della Variante n.4 al PRGC di Trieste” è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione FVG n° 29 dd 17.07.2019, ai sensi e per gli effetti dell’art. 63 bis co. 9 della LR 5/2007 e s.m.i.;
- l’avviso “Valutazione ambientale strategica della Variante n.4 al PRGC di Trieste – Consultazione” è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione FVG n° 30 dd 24.07.2019, come previsto dagli artt. 13 e 14 del D.Lgs 152/06;
- la variante ed il Rapporto Ambientale sono stati depositati presso gli uffici comunali e pubblicati sul sito web dell’Amministrazione comunale, a partire dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BUR n° 30 dd 24.07.2019, per sessanta giorni, a libera consultazione;
- durante il periodo di deposito sono stati consultati i soggetti competenti in materia ambientale già coinvolti durante la fase di scoping;
- con deliberazione n. 642 dd. 05 dicembre 2019 della Giunta comunale (in qualità di autorità competente), ha stato espresso il parere motivato ai sensi dell’art 15 del D.Lgs 152/06 sulla base del riscontro proposto ai pareri ed osservazioni pervenute e contenute nell'allegato A) di detta deliberazione;
- con deliberazione consiliare n. 4 del 20.1.2020 il consiglio comunale, ha approvato la variante n. 4 al Piano regolatore generale comunale, contestuale all’adeguamento del Piano comunale di settore del commercio e del Piano comunale generale del traffico urbano;
- con Decreto del Presidente della Regione n. 70 dd 04.05.2020 è stata confermata l’esecutività della variante n. 4 al Piano regolatore generale comunale, contestuale all’adeguamento del Piano comunale di settore del commercio e del Piano comunale generale del traffico urbano.

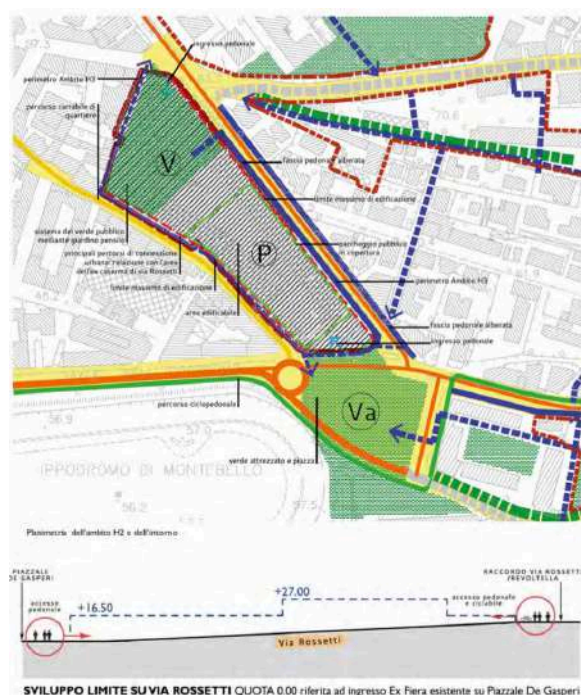
Per quanto sopra riportato, il PAC Area Ex-fiera da attuazione ad una previsione di Piano regolatore assunta nell’ambito di un processo di VAS, quale **prima condizione** da verificarsi ai fini di quanto disposto dall’art. 16 comma 12 della Legge 1150/1942.

4. LE PREVISIONI DEL PRGC VIGENTE PER L'AREA SOTTOSPOSTA A PIANIFICAZIONE ATTUATIVA.

Il piano operativo del Comune di Trieste, governa lo sviluppo di “ambiti particolari” individuati nelle tavole di zonizzazione mediante “schede progetto”. Le caratteristiche dell'area della Ex Fiera, la fanno ricondurre in una specifica “scheda progetto” denominata “Ex Fiera”.

Tale scheda organizzata sia in forma grafica che in forma di testo, dispone i seguenti contenuti:

- Descrizione
- Obiettivi
- Elementi principali prescrittivi
- Parametri quantitativi prescrittivi
- Opere di urbanizzazione
- Modalità di attuazione
- Destinazioni d'uso ammesse



Ex Fiera	
1. Descrizione L'area della ex Fiera costituisce una zona importante per la qualificazione dell'intero quartiere e per la realizzazione di un polo commerciale, di svago e di ritrovo che restituisce all'ambito una nuova centralità urbana. 2. Obiettivi Il progetto di riqualificazione dell'area Ex Fiera, attraverso la creazione di un unico polo commerciale/ricreativo, prevede di perseguire i seguenti obiettivi: - la riorganizzazione degli spazi ad uso collettivo, mediante l'implementazione dei filari ecologici e la loro connessione con le nuove aree verdi pensili; - il rafforzamento della connessione tra area Ex Fiera e Piazzale De Gasperi con un sistema di percorsi pedonali; - la realizzazione di parcheggi sia in copertura che interrati; - la riqualificazione viabilistica generale e del Piazzale De Gasperi. 3. Elementi principali prescrittivi di progetto a) La costituzione di una nuova centralità alla scala urbana e del quartiere dovrà essere assicurata dalla realizzazione di adeguati spazi verdi e aperti al pubblico ed un nuovo parco urbano in Piazzale De Gasperi. b) Sul lato ovest dell'area dovrà essere prevista una connessione pedonale tra via Settefontane e l'intersezione tra via Rossetti e via Revoltella. c) Definizione di un fronte urbano su via Settefontane, con annessa realizzazione di un nuovo percorso pedonale. d) Realizzazione di una doppia corsia in via Rossetti nel tratto fra l'intersezione con via Revoltella e piazzale De Gasperi con un arretramento del fronte edificato di 5 m dall'attuale confine edificabile. Si prescrive l'uso di materiali ecologici e asfalti fonoassorbenti. e) La realizzazione del nuovo edificio e la riqualificazione degli spazi aperti dovranno rispettare elevati standard ambientali e alte prestazioni energetiche (classe A o B), utilizzando tutte le tecnologie in grado di rendere il manufatto edificio il più possibile "energeticamente autosufficiente", di permettere il risparmio sui costi di gestione, di rispettare il principio di "invarianza idraulica" (attraverso la raccolta e il riciclo delle acque meteoriche). f) Si prescrive che in sede di Piano Attuativo dovrà essere redatto progetto coerente del Verde. g) In sede di pianificazione attuativa dovrà essere previsto uno studio acustico-previsionale. h) I criteri di indirizzo tipologico architettonico dovranno essere improntati in un unico organismo edilizio con volumetrie fluide e dinamiche di basso impatto, con materiali innovativi quali cemento fotocatalitico, materiali atossici e di riciclo secondo i concetti dello Sviluppo Sostenibile, l'isolamento termico ed acustico dovrà avere caratteristiche di traspirabilità e igroscopicità, e il tutto dovrà essere integrato con il progetto del verde pensile. 4. Parametri quantitativi prescrittivi Rc: max 75% secondo la sagoma limite di sviluppo indicata dalla scheda progetto H max 16,50 m; 27,00 m sul 30% della Sc Rq min di 10% Df min 10,00 ml DA min 50 alberli di sf DAR min 60 arbusti di sf Verde Pubblico (anche pensile) min 20% di Sf	I Parcheggi devono essere reperiti per le destinazioni d'uso previste secondo le quantità stabilite al successivo art. 103. Gli Standard sono definiti nell'Allegato Fbis della L.R. 29/2005 sia in riferimento alla superficie di vendita (200%) per le attività commerciali al dettaglio, sia per quei servizi diversi da quelli esclusivamente commerciali (100% della superficie utile). Deve essere previsto un aumento dei parcheggi pubblici o di uso pubblico per 150 posti auto (inferiori rispetto ai parcheggi propri previsti per l'intervento). Si prescrive che i parcheggi pubblici, intesi come "parcheggi di attestamento", devono essere accessibili dall'esterno indipendentemente dalle attività derivate dalle destinazioni d'uso ammesse. Opere di urbanizzazione Le opere di urbanizzazione devono essere concordate in fase di redazione degli strumenti attuativi. In tale fase deve essere verificato l'impatto delle trasformazioni previste sulla viabilità e sulle reti tecnologiche, con particolare riferimento alla Via Rossetti, prevedendone un adeguato allargimento finalizzato alla realizzazione di un doppio senso di marcia nel tratto compreso tra piazzale De Gasperi e Via Revoltella e tutte le trasformazioni necessarie per rendere più fluido il traffico nell'area di influenza (dall'asse Rossetti/Piccardi a piazzale De Gasperi, da via Revoltella a piazza Forago). Dovranno essere realizzati due innesti separati, per le merci e per la clientela, indicativamente su via Settefontane e sul tratto piazzale De Gasperi/Via Revoltella. La nuova disciplina circolatoria prevista per via Rossetti e via dell'Ippodromo, nonché per via De Gasperi, impone che risultino del tutto impediti gli attraversamenti di corsia e le svolte a sinistra; il sistema circolatorio adottato è impostato su immissioni e diversioni in destra, essendo le svolte a sinistra sostituite da inversioni di marcia in corrispondenza delle nuove rotonde introdotte. Devono inoltre essere realizzate le relative opere di adeguamento, includendo la riqualificazione di Piazzale De Gasperi (anche con la previsione di un nuovo spazio pubblico con la riorganizzazione complessiva del piazzale) che sarà permeabile al 100%, i percorsi pedonali, gli spazi sosta, le aree verdi e di arredo urbano con aree giochi per bambini (con la realizzazione di un adeguato giardino pubblico pensile nella area interna al comprensorio). Si prescrive che l'avvio degli esercizi commerciali sia subordinato alla previa esecuzione di tutte le opere e le misure viabilistiche, comprese quelle di carattere gestionale-regolamentare. 5. Modalità di attuazione Piano urbanistico attuativo. 6. Destinazioni d'uso ammesse Prevalente: - Commerciale al dettaglio Complementari: - Servizi e attrezzature collettive - Direzionale - Artigianale - Alberghiera - Parcheggi ed autorimesse. La sostenibilità dell'intervento è ammessa nei limiti degli incrementi dei flussi di traffico previsti dallo studio di impatto sulla viabilità di cui alla Variante n. 3 al Piano di settore del commercio. Le destinazioni d'uso Direzionale, Servizi e attrezzature collettive, Artigianale, Alberghiera e Parcheggi ed autorimesse, non riconducibili al Centro commerciale, potranno essere ammesse nella Zona H2 solo a seguito di una nuova verifica di sostenibilità dell'impatto viabilistico, che escluda incrementi dei volumi di traffico.

A livello grafico, la scheda progetto, definisce il perimetro dell'ambito la localizzazione dei servizi, il limite massimo edificazione, l'area edificabile fino alle previsioni della mobilità lenta.

Il piano attuativo, come riportato nella relazione e nelle norme, di fatto rispetta i contenuti della scheda progetto.

Il contenuto della scheda progetto assolve pertanto alla **seconda condizione** dell'art. 16 della LR 1150/1942, in quanto, definisce *l'assetto localizzativo delle nuove previsioni e delle dotazioni territoriali, gli indici di edificabilità gli usi ammessi ed i contenuti piani volumetrici, tipologici e costruttivi degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste.*

Limiti e condizioni di sostenibilità ambientale, di fatto sono il contenuto della scheda risultante dal processo di VAS condotto in sede di variante.

5. VERIFICA DI RISPONDEZZA CON IL PRGC

Rispetto allo strumento urbanistico, il Piano attuativo non apporta variante al vigente PRGC confermando l'assetto analizzato in sede da VAS per il livello sovraordinato.

Rispetto al contenuto progettuale delle opere di urbanizzazione, *che dovranno essere concordate in fase di redazione degli strumenti attuativi*, così recita la “scheda progetto”, vanno evidenziate due rivisitazioni dell'assetto viabilistico rispetto a quello prefigurato in sede di variante, a partire proprio dal maggior dettaglio della pianificazione attuativa.

In particolare, in sede di variante, erano state previste le seguenti soluzioni viabilistiche:

- soluzione A con regolazione semaforizzata estesa all'intersezione con via Signorelli;
- soluzione B con incrocio a rotatoria sull'asse Galleria di Montebello-via Vergerio.

I nuovi interventi previsti dal PAC riguardano essenzialmente la progettazione di una rotatoria collocata all'incrocio Via Rossetti-Revoltella in sostituzione dell'intersezione semaforizzata originariamente prevista e la nuova sistemazione di Piazza Foraggi in corrispondenza della quale si ipotizza una regolazione semaforica bifase, con rotatoria collocata all'incrocio con via Signorelli.

Tenuto conto che la **terza condizione** che l'art. 16 della Legge 1150/1942 stabilisce “qualora non comporti variante al PRGC” è da intendersi assoluta per il fatto che tali rivisitazioni progettuali all'assetto viabilistico non comportano variante al PRGC.

Al contempo, per quanto non vi sia una significatività “urbanistica” dei nuovi interventi, si ritiene utile operare una valutazione se le proposte di urbanizzazione mediante due modifiche alla viabilità possano avere effetti significativi sull'ambiente tali da richiedere l'attivazione di procedimenti in materia di VAS esorbitando dal perimetro normativo definito all'interno della legge urbanistica nazionale in materia di semplificazioni ai fini VAS alla scala attuativa.

La valutazione ambientale strategica condotta in sede di variante n.4 al PRGC e relativi strumenti della pianificazione di settore ha operato una verifica sulle seguenti componenti e fattori ambientali:

- Qualità del suolo
- Biodiversità
- Paesaggio
- Qualità dell'aria
- Rifiuti
- Inquinamento acustico
- Uso del suolo
- Traffico e mobilità
- Popolazione

Per ciascuna componente/fattore ambientale viene condotta una valutazione riferita alle due opere viabilistiche.

- **Qualità del suolo**

Le due opere insistono su aree già urbanizzate e inserite nel contesto urbano. Non si riscontrano elementi di qualità dei suoli per le aree interessate dalle previsioni viabilistiche.

- **Biodiversità**

I nuovi interventi non sono relazionabili ad una perdita di biodiversità e non hanno riflessi sulle esigenze di conservazione di specie o habitat.

Nel territorio del Comune di Trieste è presente un solo Sito di Importanza Comunitaria, il SIC IT3340006 “CARSO TRIESTINO E GORIZIANO”, che comprende anche il resto della Provincia di Trieste e parte della Provincia di Gorizia. È inoltre presente una Zona di Protezione Speciale (IT3341002 ZPS “AREE CARSICHE DELLA VENEZIA GIULIA”) individuata ai sensi della Direttiva 79/409/CEE “Uccelli” che include il SIC.

La distanza che intercorre tra le opere e la connotazione dei luoghi che si interpone rispetto ai siti Natura 2000, esclude di fatto incidenze dirette ed indirette rispetto all’esigenza di tutela di tali siti.

- **Paesaggio**

Le due opere non introducono elementi detrattori del paesaggio o elementi che portino ad un mutamento in forma negativa della qualità dei luoghi, intervenendo in un contesto infrastrutturato e urbanizzato.

- **Qualità dell’aria**

I nuovi interventi possono contribuire a migliorare la circolazione veicolare e la fluidificazione del traffico con riflessi positivi sulla qualità dell’aria, tenuto conto che in ambito urbano un fattore di pressione è determinato dalla formazione di code o da veicoli fermi con motore acceso.

- **Rifiuti**

Le modifiche non hanno correlazione con tale fattore.

- **Inquinamento acustico**

I nuovi interventi possono determinare un miglioramento del clima acustico, circoscritto all’incidenza della componente traffico veicolare.

- **Uso del suolo**

I nuovi interventi insistono su aree già urbanizzate e non determinano effetti negativi sulla componente, proprio per la connotazione del tessuto edificato.

- **Traffico**

I nuovi interventi sono da intendersi migliorativi rispetto all’assetto considerato in sede di variante urbanistica, quale conseguenza di una pianificazione attuativa che opera con un maggior grado di dettaglio progettuale. L’individuazione di soluzioni viabilistiche atte a migliorare la fluidificazione del traffico sulle intersezioni stradali (non modifica i flussi e relativi sensi di direzione), ha indubbi benefici sul sistema cittadino di riferimento.

Tale valutazione, è sostenuta dai contenuti sviluppati nel documento PD.R9 “Studio di impatto sulla viabilità” che di fatto ha operato una verifica del livello di servizio dell’incrocio a rotatoria REVOLTELLA-ROSSETTI ed una verifica del livello di servizio dell’incrocio D’ANNUNZIO-IPPODROMO-GALLERIA DI MONTEBELLO (P.ZZA DEI FORAGGI)

Nel primo caso, lo studio relaziona che:

*(...) Si segnala infine che l’inserimento nel nodo in esame della rotatoria in sostituzione della regolazione semaforizzata determina notevoli miglioramenti funzionali rispetto allo stato fatto. Analizzando i risultati ottenuti nell’ambito della simulazione della intersezione semaforizzata bi-fase interessata dagli stessi flussi di progetto (vedi relazione SIV allegata alla variante PRGC), si ricava un perditempo complessivo nell’ora di punta pari a 6,68 veicoli*h. Tenendo conto di un numero complessivo di veicoli in ingresso nel nodo nell’ora di punta pari a 1.370 unità, il perditempo unitario è pari a $6,68 * 3.600 / 1.370 = 17,55$ secondi, che corrisponde ad un valore maggiore del perditempo massimo riscontrato nel ramo D della prevista rotatoria (vedi sopra).*

Si consideri inoltre che la rotatoria - rispetto all’intersezione semaforizzata inizialmente ipotizzata - consente un accesso diretto al parcheggio di sommità del nuovo insediamento commerciale, evitando punti di conflitto secanti tra le traiettorie veicolari e garantisce, tramite la curvatura delle traiettorie ed il “dare la precedenza” su tutti i rami di accesso, un congruo rallentamento della velocità ed un significativo incremento degli standard di sicurezza stradale.

Per effetto di tale verifica, rispetto alle valutazioni ed alle prescrizioni contenute nel documento “All_27_VAR.R03 STUDIO DELLA VIABILITA (pag. 27-28) costituente parte integrante dell’Adeguamento n.3 del Piano di Settore Commercio, si procede ad allegare in coda al presente documento, l’aggiornamento con le verifiche della nuova previsione, che di fatto superano la precedente soluzione “Verifiche funzionali - Nodo 1 - Incrocio Rossetti-Revoltella”.

Nel secondo caso, la previsione della nuova sistemazione di Piazza Foraggi in corrispondenza della quale si ipotizza una regolazione semaforica bifase, con rotatoria collocata all’incrocio con via Signorelli, tale soluzione non ha incidenze dirette o indirette sulle matrici ambientali anche in considerazione delle verifiche condotte nel richiamato documento PD.R9 “Studio di impatto sulla viabilità”.

■ Popolazione

Le due opere porteranno a degli effetti positivi considerando un miglioramento della circolazione veicolare e relative condizioni di sicurezza (incidentalità) registrabili in prossimità di intersezioni o incroci stradali.

6. Conclusioni

Per quanto esaminato, ai fini della Valutazione ambientale strategica del presente Piano attuativo comunale, appare opportuno evidenziare come la “scheda progetto” del Piano Regolatore vigente abbia puntualmente stabilito le potenzialità edificatorie della porzione di territorio interessata, dettagliando sia gli usi ammessi che i contenuti schematico/planimetrici degli interventi, dettando i limiti e le condizioni di sostenibilità ambientale delle trasformazioni previste. Come anticipato, l’opportunità di tali previsioni è stata peraltro confermata all’interno del percorso di VAS effettuato ai fini dell’approvazione della Variante “EX Fiera” del Piano regolatore del Comune di Trieste. E’ quindi opportuno evidenziare come il P.A.C. in argomento si limiti a specificare ulteriormente le prescrizioni già contenute nella scheda progetto. A riguardo delle modifiche alla viabilità, per quanto esaminato al capitolo 5, le stesse non determinano l’insorgere di effetti significativi sull’ambiente, risultando l’esito di una progettazione di dettaglio propria della pianificazione attuativa.

Si può dunque affermare, senza dubbio alcuno, come il presente Piano Urbanistico Attuativo rivesta sicuramente la natura di Piano che attua previsioni già contenute in altri strumenti pianificatori, senza comportare alcuna variante, e che quindi ricorrano le condizioni di cui all’art. 6, comma 3, del D.lgs. 152/2006, anche facendo doveroso riferimento al principio di non duplicazione di cui all’art. 9 della Direttiva 42/2001/CE e agli artt. 11, co. 4 e 13 del D.lgs 152/2006 come integrato dal D.lgs. 4/2008, nei quali si stabilisce che “la V.A.S. viene effettuata ai vari livelli istituzionali tenendo conto dell’esigenza di razionalizzare i procedimenti ed evitare duplicazioni nelle valutazioni”.

Per quanto sopra richiamato e nella fattispecie di quanto previsto dall’art. 16, comma 12, della L. 1150/42, come integrato dalla L. 106/11, si conclude che il presente P.A.C. debba ritenersi esentato sia da valutazione ambientale strategica che da verifica di assoggettabilità di cui alla parte II del D.lgs 152/2006 e s.m.i.

ALLEGATO

Aggiornamento verifiche funzionali nella nuova configurazione del “Nodo 1 - Incrocio Rossetti-Revoltella”

(rif.elaborato PD.R9 - Studio di impatto sulla viabilità)

2.2 Verifiche funzionali

2.2.1 Nodo 1 - Incrocio a rotatoria Rossetti-Revoltella

La metodologia applicata è esposta nelle pubblicazioni “*Highway Capacity Manual 2010*” e NCHRP (*National Cooperative Highway Research Program*) “*Report 672: Roundabouts, An Informational Guide*”, seconda edizione, redatta d’intesa con *US Department of Transportation, Federal Highway Administration*. In questi manuali la capacità delle corsie di destra e di sinistra di un’entrata a due corsie che fronteggia due corsie veicolari sull’anello giratorio sono date dalle equazioni:

$$C_{e,R,pce} = 1,130e^{(-0.7 \times 10^{-3})v_{c,pce}}$$

$$C_{e,L,pce} = 1,130e^{(-0.75 \times 10^{-3})v_{c,pce}}$$

dove $C_{e,R,pce}$ e $C_{e,L,pce}$ rappresentano rispettivamente la capacità degli ingressi in destra e sinistra (espressi in veq/h) e $V_{c,pce}$ è il flusso circolante in conflitto (veq/h).

Il **perditempo medio “d”** in s/veicolo **dovuto alla regolazione dell’intersezione** è dato dall’espressione:

$$d = \frac{3,600}{c} + 900T \left[x - 1 + \sqrt{(x-1)^2 + \frac{\left(\frac{3,600}{c}\right)x}{450T}} \right] + 5 \cdot \min[x, 1]$$

dove **x** è il rapporto flusso/capacità della corsia considerata, **c** è la capacità della corsia considerata (veicoli/h) e **T** è il periodo di tempo in ore (si assume $T = 1$ per analisi estese a un’ora).

Per rapporti flusso/capacità ($v/c \leq 1,0$), il **livello di servizio** (“*Level of Service*”) si ottiene dalla successiva tabella in funzione del **perditempo d** (“*Control Delay*”) sopra definito.

Control Delay (s/veh)	Level of Service by Volume-to-Capacity Ratio*	
	$v/c \leq 1.0$	$v/c > 1.0$
0–10	A	F
>10–15	B	F
>15–25	C	F
>25–35	D	F
>35–50	E	F
>50	F	F

La **lunghezza delle code Q_{95}** (novantacinquesimo percentile) in veicoli è data dall’equazione sotto inserita:

$$Q_{95} = 900T \left[x - 1 + \sqrt{(1-x)^2 + \frac{\left(\frac{3,600}{c}\right)x}{150T}} \right] \left(\frac{c}{3,600} \right)$$

dove **x** è il rapporto flusso/capacità della corsia considerata, **c** è la capacità della corsia considerata (veicoli/h) e **T** è il periodo di tempo in ore (si assume $T = 1$ per analisi estese a un'ora). Si ricorda che la **coda del 95^{mo} percentile** è la lunghezza della coda di veicoli che ha solo il 5% di probabilità di essere superata durante il periodo di analisi. Nel caso in esame, per i flussi indicati nella **Fig. 25** sotto inserita, si ottengono i valori di seguito riportati in **TAB. 2.1**.

NODO 1 VIA ROSSETTI-VIA REVOLTELLA FLUSSI ORARI DI PROGETTO

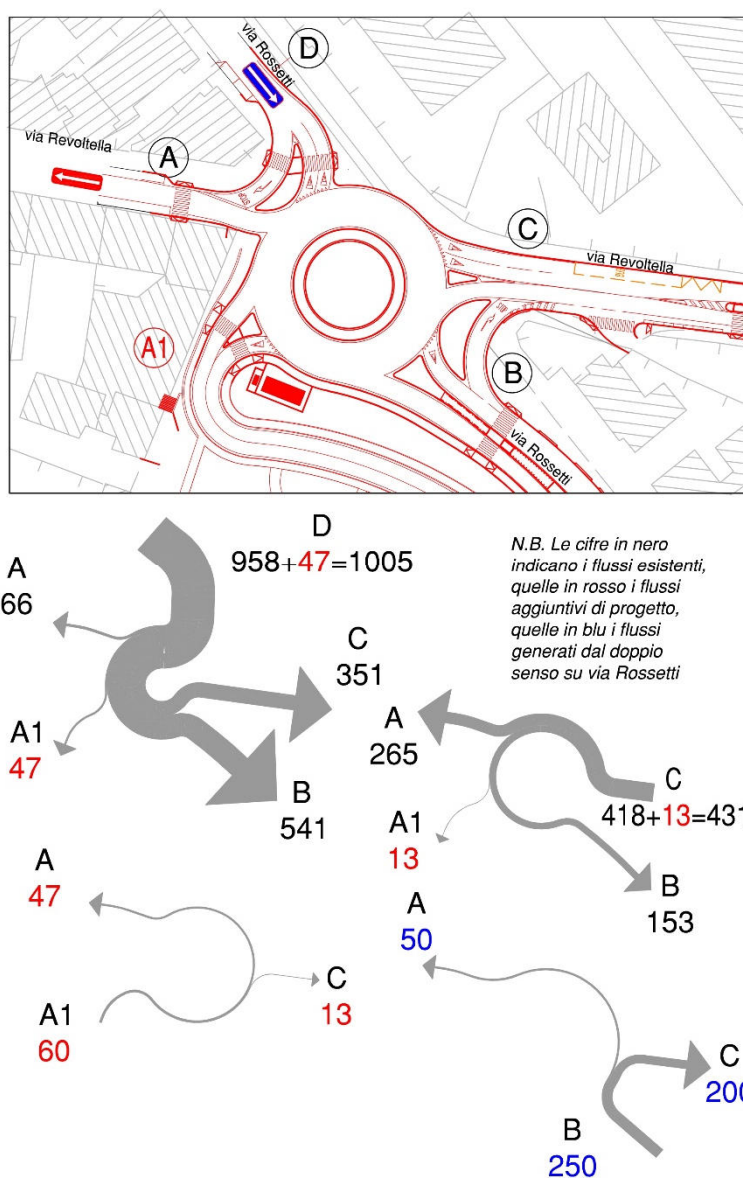


Fig.25 - Flussi veicolari complessivi di verifica dell'incrocio Rossetti-Revoltella (in rosso sono indicati i flussi di progetto generati dal comparto ex Fiera)

TAB. 2.1 - INTERSEZIONE ROSSETTI-REVOLTELLA - PROGETTO - VERIFICA ROTATORIA ORE 17:00-18:00

v	378	v	1045	v	411	v	47	v	478
c	851,05	c	543,74	c	830,25	c	1090,86	c	789,56
q	0,00	q	60,00	q	250,00	q	215,50	q	502,50
q/c	0,00	q/c	0,11	q/c	0,30	q/c	0,20	q/c	0,64
T	1	T	1	T	1	T	1	T	1

<i>parametri/ramo di innesto</i>	A - via Revoltella Ovest	A1 - accesso ex Fiera	B - via Rossetti Sud	C - via Revoltella Est	D - via Rossetti Nord
rapporto q/c	x 0,00	x 0,11	x 0,30	x 0,20	x 0,64
perditempo	d 4,23 s/veic	d 7,99 s/veic	d 7,71 s/veic	d 5,10 s/veic	d 15,63 s/veic
LIVELLO DI SERVIZIO	LOS A	LOS A	LOS A	LOS A	LOS C
perditempo cumulato in h=1	dT 0,00 v*h	dT 0,13 v*h	dT 0,54 v*h	dT 0,31 v*h	dT 2,18 v*h
lunghezza max code	Q95R 0,00 veicoli	Q95R 0,37 veicoli	Q95R 1,29 veicoli	Q95R 0,74 veicoli	Q95R 5,07 veicoli

Si precisa che i valori di lunghezza delle code si intendono espressi per singola corsia di attestamento e che ai flussi veicolari complessivi in ingresso nella rotatoria è stato applicato un coefficiente riduttivo pari a 0,5 nel caso di disposizione su due corsie di attestamento (vedi rami via Revoltella Est e via Rossetti direzione Sud).

Dalle **TAB.2.1** sopra inserita si evince che nello stato di progetto i livelli di servizio ottenuti sono normalmente di **tipo A**, riducendosi al **tipo C** solo nel caso del ramo via Rossetti Nord, con accodamenti di lunghezza limitata e perditempo contenuti; i massimi accodamenti si raggiungono sul ramo Nord di via Rossetti, con 5,07 veicoli in coda per corsia; su questo ramo viario il perditempo per veicolo tocca un massimo di 15,68 secondi.

Si segnala infine che l'inserimento nel nodo in esame della rotatoria in sostituzione della regolazione semaforizzata determina notevoli miglioramenti funzionali rispetto allo stato fatto. Analizzando i risultati ottenuti nell'ambito della simulazione della intersezione semaforizzata bi-fase interessata dagli stessi flussi di progetto (vedi relazione SIV allegata alla variante PRGC), si ricava un perditempo complessivo nell'ora di punta pari a 6,68 veicoli*h. Tenendo conto di un numero complessivo di veicoli in ingresso nel nodo nell'ora di punta pari a 1.370 unità, il perditempo unitario è pari a $6,68 * 3.600 / 1.370 = 17,55$ secondi, che corrisponde ad un valore significativamente maggiore del perditempo massimo riscontrato nel ramo D della prevista rotatoria (vedi sopra).

Si consideri inoltre che la rotatoria - rispetto all'intersezione semaforizzata inizialmente ipotizzata - consente un **accesso diretto al parcheggio di sommità del nuovo insediamento commerciale, evitando punti di conflitto secanti** tra le traiettorie veicolari e garantisce, tramite la curvatura delle traiettorie ed il "dare la precedenza" su tutti i rami di accesso, un congruo **rallentamento della velocità** ed un significativo **incremento degli standard di sicurezza stradale**.