



*Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
del Friuli Venezia Giulia*

ARPA - FVG

Prot. 0001879 / P / GEN/ DTSR

Data: 20/01/2015 14:29:22

Classifica: DS

Si prega di citare il protocollo nella risposta

Prat.: 2015/DS/74

Comunicazione ai sensi dell'art. 14 della L.R. 7/2000:

S.O.C. Settore Tecnico-Scientifico

Responsabile del procedimento: ing. Franco Sturzi

Responsabili dell'istruttoria:

dott. Enrico Bressan

tel.0432/1918015 - fax 0432/1918120

e-mail enrico.bressan@arpa.fvg.it, PEC arpa@certregione.fvg.it

dott. Francesco Calzimitto

tel.0432/1918018 - fax 0432/1918120

e-mail francesco.calzimitto@arpa.fvg.it, PEC arpa@certregione.fvg.it

TRASMESO VIA PEC

Al

Comune di Pordenone

Settore 4 – Gestione Territorio – Infrastrutture –
Ambiente

U.O.C. Mobilità urbana e viabilità

Corso Vittorio Emanuele II, 64

33170 PORDENONE

Indirizzo PEC:

comune.pordenone@certgov.fvg.it

Oggetto: **“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile” del Comune di Pordenone. Parere ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i. – Assoggettabilità a VAS.**

Vs. Prot. n. 84791 del 12/12/2014 al prot. ARPA FVG n. 41072/2014/DS/74 del 12/12/2014 e Vs. Prot. n. 86538 del 18/12/2014 al prot. ARPA FVG n. 42279/2014/DS/74 del 22/12/2014.

PREMESSA

In Regione FVG la procedura di VAS è effettuata "ai sensi del D.Lgs. 152/2006" e s.m.i. (art. 3, comma 1, L.R. 11/2005 s.m.i.). In relazione agli strumenti di pianificazione urbanistica comunale il riferimento normativo è la L.R. 16/2008 e s.m.i..



*Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
del Friuli Venezia Giulia*

Con riferimento alla richiesta di parere inviata allo scrivente, ai sensi dell'articolo 12 del D.Lgs. 152/2006 s.m.i., inerente al "*«Piano Urbano della Mobilità Sostenibile» del Comune di Pordenone*", si precisa che tale richiesta è rivolta all'Agenzia Regionale per Protezione dell'Ambiente in qualità di soggetto competente in materia ambientale e che le funzioni proprie dell'ARPA sono improntate al principio della competenza tecnico-scientifica indipendente, in materia di prevenzione e protezione ambientale a supporto delle pubbliche amministrazioni.

Si ricorda a tal proposito che il comma 2 dell'art. 3-quater del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. afferma che "*L'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati, connotata da discrezionalità, gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione*".

Si richiama infine il "Principio dell'azione ambientale" di cui all'articolo 3-ter, comma 1, del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. "*La tutela dell'ambiente e degli ecosistemi naturali e del patrimonio culturale deve essere garantita da tutti gli enti pubblici e privati e dalle persone fisiche e giuridiche pubbliche o private, mediante una adeguata azione che sia informata ai principi della precauzione, dell'azione preventiva, della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché al principio «chi inquina paga» che, ai sensi dell'articolo 174, comma 2, del Trattato delle unioni europee, regolano la politica della comunità in materia ambientale.*"

ESAME DELLA DOCUMENTAZIONE PRESENTATA

La documentazione, pervenuta sia in formato digitale che cartaceo, è costituita da:

- Deliberazione della Giunta Comunale n. 221 del 28 novembre 2014 avente ad oggetto: *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale da consultare per la verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione Ambientale Strategia.*
- P.U.M.S. – Procedura di assoggettabilità a VAS – Rapporto di Verifica.

Successivamente, è pervenuta la seguente documentazione integrativa, unicamente in formato cartaceo:

- P.U.M.S. – Analisi conoscitiva (ver. maggio 2014).
- P.U.M.S. – Elaborati di progetto (ver. 11 novembre 2014).

Il P.U.M.S. definisce un quadro organico di politiche per la mobilità a scala urbana considerando le criticità esistenti e le azioni realizzabili sia nel breve che nel medio-lungo periodo a livello locale e, in alcuni casi anche sovracomunale; orientando e "influenzando" il P.R.G.C. nella previsione di infrastrutture di trasporto e mobilità.

Il Piano in esame non origina effetti diretti ed immediati, in quanto alcuni suoi contenuti, di carattere infrastrutturale, per essere efficaci devono essere verificati e "conformati" nel P.R.G.C. (es.: previsioni di nuove viabilità, infrastrutture di parcheggi, piste ciclabili, ecc.), nei confronti del quale il P.U.M.S. rappresenta uno studio di settore a supporto.

Inoltre, le azioni aventi carattere prettamente gestionale, orientano invece atti amministrativi sia della Pubblica Amministrazione (es.: limiti di velocità in centro, Z.T.L., zone 30, traffico, ecc.) che



*Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
del Friuli Venezia Giulia*

degli Enti di gestione del T.P.L. (es.: rinnovo dei mezzi, esercizio e numero delle linee, itinerari, tipologia di offerta dei servizi, ecc.).

In conclusione, l'insieme delle azioni che connotano il P.U.M.S. non stabilisce l'ubicazione degli interventi previsti, ma la loro funzionalità nell'assetto dei servizi di mobilità.

Nel dettaglio, come riportato nella documentazione esaminata, il Piano è strutturato su n. 16 Ambiti di intervento che possono essere così sintetizzati:

- *Ambito di intervento 1 - Il quadro conoscitivo:* comprende la ricostruzione del quadro attuale della mobilità attraverso l'esecuzione di indagini e rilievi di traffico mirati;
- *Ambito di intervento 2 - Il modello di simulazione della mobilità:* comprende la costruzione di un modello multimodale di simulazione per la verifica degli scenari di progetto;
- *Ambito di intervento 3 - Una pianificazione per l'area vasta:* comprende proposte per le grandi infrastrutture ferroviarie e l'aggancio al corridoio V, la grande viabilità e la gronda nord in coerenza con il Piano Regionale delle Infrastrutture di Trasporto, della Mobilità delle Merci e della Logistica (P.R.I.T.M.M.L.) della Regione FVG;
- *Ambito di intervento 4 - Partire dal centro: le ZTL e le aree pedonali:* comprende proposte per l'estensione della Z.T.L. al ring, l'ampliamento della zona 30 al contorno del ring, l'individuazione di nuove zone pedonali nel centro storico;
- *Ambito di intervento 5 - La mobilità dolce:* comprende proposte per nuove piste ciclabili a carattere intercomunale, il ciclo ring, la chiusura a rete delle ciclabili urbane e le ciclabili nei parchi, un nuovo percorso ciclopedonale di collegamento tra la Fiera e il centro storico, la ciclabilità turistica, l'individuazione di attrezzature per favorire l'uso della bicicletta;
- *Ambito di intervento 6 - Pordenone città sicura:* comprende l'analisi dei luoghi ad alta incidentalità e la proposta di interventi coordinati per la sicurezza stradale;
- *Ambito di intervento 7 - Pordenone città amica:* le zone 30, le isole ambientali e la zona a traffico moderato: comprende l'individuazione di nuove zone 30 e zone ambientali per quartieri di Pordenone e frazioni;
- *Ambito di intervento 8 - Nuove politiche per la sosta:* comprende l'individuazione di nuovi parcheggi park&bike, l'eliminazione graduale degli stalli dal ring, la gestione degli utenti della sosta e la loro ricollocazione.
- *Ambito di intervento 9 - Interventi a carattere immateriale per favorire un nuovo riparto modale:* comprende azioni volte ad armonizzare i tempi della città, la creazione di un portale informativo per l'incontro domanda/offerta (migliore occupazione dell'auto, organizzazione del viaggio intermodale: bus urbano/extraurbano/treno), campagne di promozione per la mobilità sostenibile, azioni di telecontrollo per favorire lo split modale;
- *Ambito di intervento 10 - La regolazione della circolazione come strumento per un uso diverso di parti della città:* comprende azioni volte alla riduzione traffico anche lungo il ring da verificare con l'adozione di schemi circolatori a margherita, e azioni volte alla fluidificazione del traffico con l'adozione di stanze di circolazione su alcune zone della città;
- *Ambito di intervento 11 - Nuove infrastrutturazioni e interventi da ultimo miglio:* contiene proposte per la risoluzione del nodo di Ponte Meduna, il prolungamento della bretella sud verso



l'area artigianale e via Treviso, proposte per una nuova viabilità di distribuzione alternativa a viale delle Grazie;

- *Ambito di intervento 12 - Il trasporto pubblico su gomma:* contiene proposte per sistemi flessibili di offerta e proposte per l'aumento delle velocità commerciali con sistemi preferenziali ai nodi, in coerenza con il P.R.I.T.M.M.L.;
- *Ambito di intervento 13 - Il trasporto ferroviario:* contiene proposte per la costruzione di un sistema territoriale metropolitano su ferro e l'aggancio con l'AV/AC Venezia-Trieste;
- *Ambito di intervento 14 - I nodi intermodali:* contiene proposte per la valorizzazione dell'interporto, il raccordo ferroviario dedicato e interventi per il nodo stazione;
- *Ambito di intervento 15 - City logistics:* contiene proposte per le nuove regole per la consegna delle merci in città, favorire l'uso di mezzi ecologici e proposte di integrazione tra *City logistics* e interporto;
- *Ambito di intervento 16 - La scelta delle priorità:* consiste nel definire le priorità e la sequenza ottimale degli interventi che terranno in particolare considerazione l'agevole attuazione e il contributo della singola opera ad "azioni sistema".

Il Rapporto di Verifica propone inoltre un set di indicatori di monitoraggio finalizzati all'aggiornamento del quadro conoscitivo ed alla gestione del "sistema della mobilità".

OSSERVAZIONI

Analizzata la documentazione pervenuta si prende atto che, oltre alle azioni di Piano di carattere gestionale, lo strumento in esame valuta alcune azioni di carattere infrastrutturale sotto il profilo della loro funzionalità nell'assetto dei servizi di mobilità e degli effetti di tali previsioni sulle principali criticità ambientali connesse e pertinenti alla tipologia del Piano in esame e, quindi, in tal senso, non si presenta come uno strumento attuativo.

In quest'ottica, il P.U.M.S. rappresenta, come riportato nella documentazione esaminata, uno studio di settore a supporto delle future previsioni urbanistiche comunali; in tal senso, quindi, il Piano in sé non determina impatti negativi significativi sul sistema ambientale: le azioni che prevede sono tese alla riduzione degli impatti esistenti (emissioni, consumi) e al contenimento di nuovi e potenziali effetti ambientali comunque dovuti all'espansione e alla crescita dei servizi di mobilità, attraverso una loro gestione puntuale ed integrata.

Poiché alcuni interventi, per lo più di carattere puntuale, sono suscettibili di generale potenziali impatti quali, ad esempio il consumo di suolo, non valutabili né quantificabili alla scala di analisi del Piano in esame, si raccomanda la valutazione di tali aspetti nel momento in cui tali ipotesi verranno verificate e "rese conformi" nel P.R.G.C..

VISTO quanto riportato nella documentazione tecnica e nel documento "*Procedura di assoggettabilità alla VAS – Rapporto di Verifica*" e **tenuto conto delle osservazioni sopra riportate** si ritiene che la Variante in esame non determini impatti significativi sull'ambiente si ritiene che il Piano in esame non determini impatti significativi sull'ambiente.



*Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente
del Friuli Venezia Giulia*

TUTTO CIÒ PREMESSO

ai sensi dell'articolo 12 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., si esprime il seguente parere di:

NON ASSOGGETTABILITÀ
ALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
del «Piano Urbano della Mobilità Sostenibile» del Comune di Pordenone»

Distinti saluti.

Il responsabile del Settore Tecnico – Scientifico
ing. Franco Sturzi

Firmato digitalmente

