

REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TAVAGNACCO

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO
PGTU
AGGIORNAMENTO

RAPPORTO PRELIMINARE AMBIENTALE

febbraio 2023

professionista incaricato
ing. Luca Mascherin

Indice generale

PREMESSA.....	3
PIANO URBANO DEL TRAFFICO - QUADRO NORMATIVO.....	5
I CONTENUTI DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO.....	6
<u>COMPATIBILITÀ' CON IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE.....</u>	<u>7</u>
VIABILITÀ' DI PRIMO LIVELLO.....	7
BENI PAESAGGISTICI.....	8
<u>PREVISIONI DI NUOVA VIABILITÀ'.....</u>	<u>9</u>
<u>PROVVEDIMENTI PER LA SOSTA.....</u>	<u>10</u>
<u>TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....</u>	<u>10</u>
<u>SCENARIO DI UN POSSIBILE SVILUPPO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI.....</u>	<u>11</u>
CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI DI CUI ALL'ARTICOLO 12 DEL CODICE DELL'AMBIENTE.....	13
<u>IN QUALE MISURA IL PIANO STABILISCE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE IN TERMINI URBANISTICI.....</u>	<u>13</u>
<u>IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI.....</u>	<u>13</u>
<u>LA PERTINENZA DEL PIANO PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE.....</u>	<u>14</u>
<u>PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>14</u>
<u>CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>14</u>
<u>NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>14</u>
<u>RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE.....</u>	<u>15</u>
<u>ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI.....</u>	<u>15</u>
<u>VALORE E VULNERABILITÀ DELL' AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA.....</u>	<u>15</u>
<u>IMPATTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE.....</u>	<u>15</u>
CONCLUSIONI.....	16

PREMESSA

La Relazione Preliminare approfondisce gli elementi che determinano l'assoggettabilità o meno del Piano (PGTU) a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS)¹. Il documento, pur riferendosi al PGTU, contiene numerosi capitoli in comune con la redigenda analoga Relazione riferita al BICIPLAN differenziandosi nella descrizione più puntuale dei singoli potenziali impatti. Si tratta, infatti, di due piani distinti che l'Amministrazione Comunale (A.C.) ha inteso redigere congiuntamente attesa la profonda relazione funzionale esistente, sia a livello di analisi che a livello progettuale, tra i temi trattati dai due Strumenti. D'altra parte, è la stessa L.R. 8/2018 (Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa) al punto 1. dell'art. 9² a prescrivere l'inserimento del BICIPLAN all'interno dell'iter di formazione del PUT³ e sono le Linee Guida Regionali al quinto capoverso del cap.2⁴ a ricordare l'importanza di tale connessione. Vi è da dire in premessa che, il PGTU perseguendo, e specificandone le strategie di attuazione, obiettivi virtuosi rispetto l'ambiente urbano, in accordo con le politiche di sviluppo e trasformazione dei sistemi di trasporto a livello nazionale e, prima ancora, comunitario, è esso stesso strumento di abbattimento, per quanto di sua competenza, degli impatti sull'ambiente (soprattutto urbano) causati dal traffico motorizzato. Il riferimento è agli obiettivi di riduzione della velocità di percorrenza della rete urbana da parte del traffico privato motorizzato (e della conseguente diminuzione del rischio di incidentalità), di riduzione degli inquinanti sia di carattere chimico – fisico (polveri sottili) che sonoro (rumore da traffico), di risparmio energetico (collegato ad una diminuzione del traffico privato motorizzato a favore di un aumento dell'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta), e di aumento generale della qualità dell'ambiente urbano (collegato alla maggiore offerta di spazi sicuri fruibili per la vita sociale e per la mobilità lenta).

L'articolazione del Rapporto segue le prescrizioni contenute nella normativa vigente⁵

il BICIPLAN verifica la coerenza con le previsioni di piano contenute nel PRGC vigente. Quest'ultimo è stato sottoposto a procedura completa di VAS⁶, pertanto, il quadro conoscitivo contenuto in tale documento è da intendersi parte integrante del presente documento.

Riveste particolare significanza, in questo contesto, la caratteristica del "PGTU" di *strumento tecnico amministrativo di breve periodo* secondo la definizione contenuta nelle premesse delle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei PUT. Si tratta, dunque, di uno strumento che prevede provvedimenti

1 art.12 comma 6 del D.lgs.152/2006 e ss.mm.ii. e dell'art.4 della L.R. 16/2008

2 1. I Comuni predispongono il Piano della mobilità ciclistica comunale (Bicipan) in coerenza con la legge 2/2018 , con gli obiettivi del Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, di cui all' articolo 3 ter della legge regionale 23/2007 , e del Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI). Il Bicipan è un Piano comunale di settore, assoggettato al parere del Servizio regionale competente in materia di infrastrutture stradali. **Il Bicipan diventa parte integrante del Piano urbano del traffico (PUT) e del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), se tali Piani sono predisposti dal Comune.**

3 Il PGTU costituisce il livello generale di progettazione del PUT. Le direttive per la redazione di questo strumento (art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo Codice della Strada), prevedono altri due livelli successivi di progettazione: i piani particolareggiati del traffico urbano (il BICIPLAN può essere inteso in questo senso) e i piani esecutivi del traffico urbano.

4 (...) il Bicipan della singola Amministrazione locale ("Piano comunale di settore", ai sensi dell'art. 9 della L.R. 8/2018) si trova ad agire entro lo stesso limite territoriale in cui già operano altri strumenti di competenza comunale dai quali, seppur con obiettivi differenziati, derivano discipline o effetti sull'uso dei suoli; primi fra tutti, gli strumenti urbanistici comunali di valenza settoriale generali e attuativi , non tralasciando poi altri piani , come la sicurezza del suolo o, restando sulla viabilità, il Piano urbano del traffico e il Piano urbano della mobilità sostenibile, dei quali il Bicipan è parte integrante ai sensi dell'art. 9 della L.R. 8/2018

5

• Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27.06.2001

• D.Lgs.3.04.2006 n.152 (parte seconda), recante norme in materia ambientale come modificata ed aggiornata dal D.Lgs 16.01.2008 n.4 e dal D.Lgs. 29.06.2010 n.128 "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo, a norma dell'articolo 12 della legge 18.06.2009, n.69"

• L.R. 5 dicembre 2008 n.16 e ss.mm.ii. recante "Norme urgenti in materia di ambiente, territorio, edilizia, urbanistica, attività venatoria, ricostruzione, adeguamento antisismico, trasporti, demanio marittimo e turismo" come modificato ed integrato dalla L.R. 30 luglio 2009 n.1

6 D.Lgs n°152/06 , artt. da 13 a 18 (cfr. DCC n.15 del 24/03/2010 recante "Art. 16 del D.Lgs. n° 152/06, così come modificato dall'art.1, comma 3 del D.Lgs. n° 4/08 e Nuovo Piano Regolatore Generale Comunale: Presa d'atto della Conclusione del Procedimento di VAS a integrazione della DCC N.75 del 18/12/2009")

che agiscono a “struttura invariata” con l’obiettivo di migliorarne il livello complessivo di servizio perseguendo nel contempo l’abbattimento del rischio di incidentalità e la conversione del trasporto verso modalità più sostenibili rispetto il trasporto privato motorizzato. Il rispetto rigoroso di tale caratteristica del piano, non solo esclude a monte impatti significativi sull’ambiente, ma dovrebbe introdurre nel sistema, secondo normativa, elementi di impatto positivo sull’ambiente urbano. Il PGTU può contenere anche previsioni di nuova viabilità. Così è per il PGTU del comune di Tavagnacco che, tuttavia, contiene previsioni di nuova viabilità in coerenza con il PRGC e con gli studi di settore che hanno preceduto questo strumento.

PIANO URBANO DEL TRAFFICO - QUADRO NORMATIVO

lo scenario normativo all'interno del quale si procede alla redazione del PGTU comprende:

- D.L. 30/04/1992 n. 285 – Nuovo Codice della Strada – art. 36
- D.P.R. 16/12/1992 n. 495 – Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada
- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico – Supplemento Ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 146 del 24 giugno 1995

l'art. 36 del *Nuovo Codice della Strada* introduce l'obbligo di adozione dei piani urbani del traffico per i Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti, estendendo tale obbligo ai Comuni con popolazione inferiore che presentino comunque rilevanti problematiche di circolazione stradale. L'elenco di questi ultimi è determinato dalla Regione di appartenenza.

Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada è uno strumento esclusivamente tecnico, manualistico, che fornisce gli strumenti operativi per l'attuazione delle direttive contenute nel Codice.

Le *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico* chiariscono anzitutto la natura di strumento tecnico-amministrativo di breve periodo del piano urbano di traffico. Ciò significa che le linee di indirizzo contenute nel PUT presuppongono interventi su una rete pressoché invariata come conferma anche l'obbligo di aggiornamento biennale del piano (art. 36 comma 5 del Codice).

Le Direttive hanno valenza di prescrizione per quanto riguarda la fase di redazione del piano. In particolare, la Direttive sono formulate in maniera unitaria sia per i centri di piccole dimensioni che per i centri di medie e grandi dimensioni, in quanto comuni sono i problemi della circolazione e gli obiettivi da perseguire.

Il PUT si sviluppa su tre livelli di progettazione tra loro collegati in modo gerarchico.

1. Il primo livello è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) inteso quale progetto preliminare o piano quadro del PUT relativo all'intero complesso di centri abitati che formano il Comune. Riguarda in particolare la proposizione contestuale:

- 1.1 del piano di miglioramento della mobilità pedonale
- 1.2 del piano di miglioramento della mobilità dei mezzi collettivi pubblici
- 1.3 del piano di riorganizzazione dei movimenti dei veicoli motorizzati privati
- 1.4 del piano di riorganizzazione della sosta delle autovetture

2 il secondo livello di progettazione è quello dei Piani particolareggiati del traffico urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del PGTU relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato. Essi in particolare riguardano:

- 2.1 i progetti per le strutture pedonali
- 2.2 il tipo di organizzazione delle fermate
- 2.3 gli schemi dettagliati di circolazione
- 2.4 il tipo di organizzazione della sosta

3 l'ultimo livello è quello dei Piani esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei piani particolareggiati del traffico urbano

per i centri urbani di più modeste dimensioni (è il caso di Tavagnacco) il secondo e il terzo livello di progettazione possono essere riuniti in una unica fase di progettazione (livello dei piani di dettaglio)

I CONTENUTI DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

l'azione fondamentale nella redazione del PGTU, dalla quale conseguono sostanzialmente tutte le azioni di piano, consiste nella classificazione della rete viaria. Il piano opera due tipologie di classificazione:

1. la classificazione della rete (primaria, principale e secondaria della rete viaria sia urbana che extraurbana che serve il Comune di Tavagnacco). Si tratta di una classificazione che in base ai quattro fattori fondamentali che caratterizzano le reti stradali dal punto di vista funzionale (tipo di movimento servito, entità dello spostamento funzione assunta nel contesto territoriale attraversato, componenti di traffico e relative categorie) individua quattro livelli di reti cui corrispondono specifiche funzioni;
2. la classificazione delle strade (distinguendo tra strade urbane e strade extraurbane) secondo la classificazione prevista dal NcdS. Vi è da dire che tale classificazione contempla anche la nuova tipologia di strada definita: "strada urbana ciclabile" E_bis, recentemente inserita nella classifica del Codice. Si tratta di un elemento fortemente connotante entrambi i piani costituendo un vero e proprio ribaltamento delle modalità con le quali viene affrontato il tema della ciclabilità in ambito urbano.

I Piani, in coerenza con la classificazione delle strade, prevedono un utilizzo della rete urbana orientato verso il potenziamento delle modalità sostenibili, di qualche significato innovativo. Il riferimento è:

- all'utilizzo della "banda ciclabile" in luogo della corsia ciclabile. Si tratta di un provvedimento orientato verso lo spostamento della ciclabilità sulla strada con modalità di circolazione promiscue in luogo della corsia riservata o della pista ciclabile;
- alla tendenza a regolamentare il limite di velocità sulle strade interzonali a 40 km/h. La strategia che sottende a tale provvedimento consiste nella definizione di una serie di sollecitazioni e di obblighi posti all'automobilista tali da indurre la graduale riduzione della velocità del veicolo nel passaggio dalle reti primaria e principale alla rete locale. L'applicazione di tale provvedimento prevede una prioritaria fase di sperimentazione su alcuni assi interzonali (via San Daniele, via Pagnacco, via V. Veneto, via Trento, via Bolzano, SR38) tangenti le zone 30 prima di estendere il provvedimento.

Di seguito si elencano gli interventi previsti sulla rete non contemplati nel vigente PRGC (gli interventi già inseriti nel PRGC non vengono citati perché già sottoposti a V.A.S. in quella sede).

RIASSETTO DEI NODI PER I QUALI È STATO REDATTO UN PROGETTO DI FATTIBILITÀ

- intersezione tra la SR 51 (dei Colli) e la SR107 (dei Buongustai) – Tavagnacco - (riassetto a rotatoria);
- intersezione tra le vie Pascoli e Leopardi (Branco) – (spostamento pista ciclabile su lato opposto della strada e realizzazione piattaforma sopraelevata);
- intersezione tra le vie Cotonificio e Gran Selva (rotatoria Faleschini collocata in Comune di Udine) – (allargamento e riposizionamento della rotatoria);
- intersezione tra le vie Galilei, IV Novembre, Tavagnacco e Padova (riassetto a doppia rotatoria);
- intersezione tra le vie Cividina e Molin Nuovo (riassetto a doppia rotatoria)

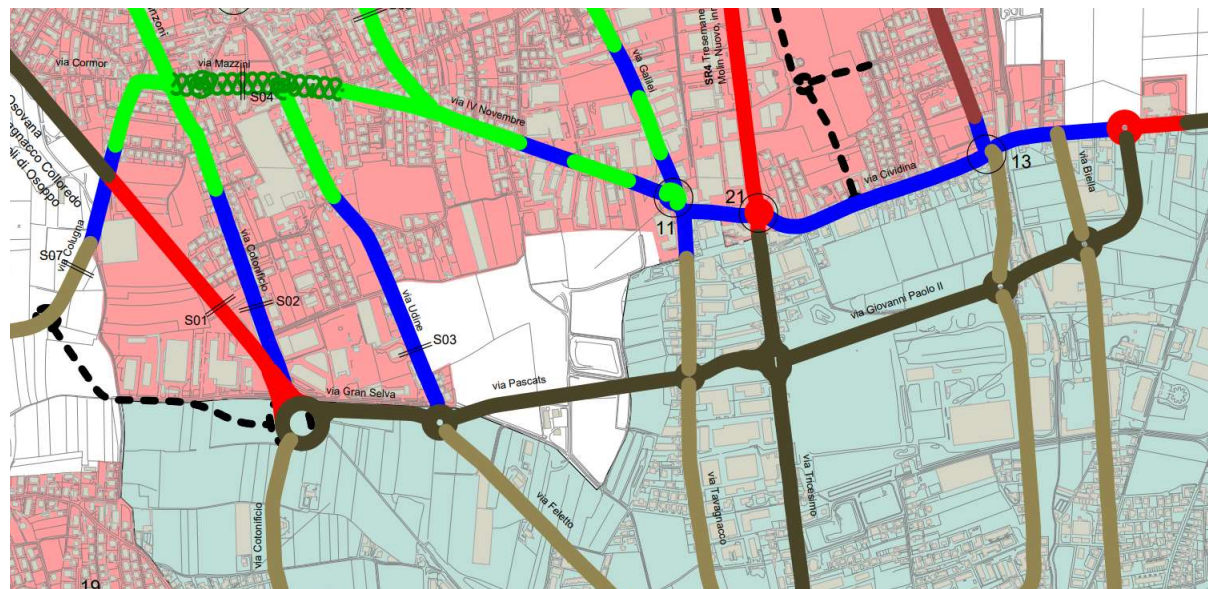
Oltre alle precedenti, il PGTU prevede altre quattro intersezioni soggette a riassetto. Tra queste, quelle non contemplate nel PRGC vigente sono:

- l'intersezione tra via Dante e la via Centrale (Cavallicco) per la quale andrà verificata una soluzione a mini rotatoria con centro spostato verso sud (rispetto l'attuale centro della intersezione) sul sedime pubblico attualmente impegnato da pensilina per i bus e da un'area verde;
- l'intersezione tra la via S. Bernardo e la via Barigliaria;
- l'intersezione tra via S. Daniele e via Colugna (in gran parte su territorio del Comune di Udine)

COMPATIBILITÀ' CON IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE

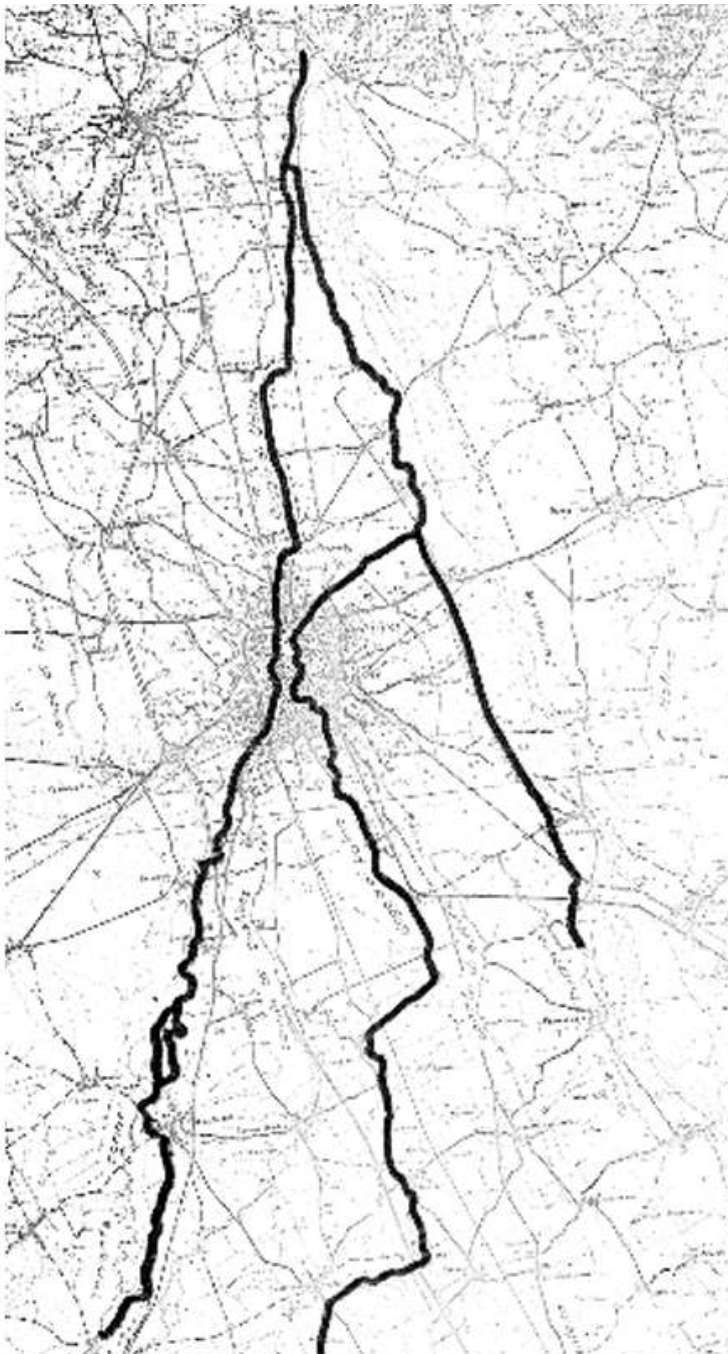
VIABILITÀ' DI PRIMO LIVELLO

Il PPR si occupa di quello che definisce primo livello delle strade regionali rappresentato nell'elaborato A9. Il territorio del Comune di Tavagnacco è interessato dalla circuitazione del sistema urbano di Udine (A23 - tangenziale ovest - SR 104 - SR 96 - SR 676), dalla autostrada A23, dalla SR13 Pontebbana. Il PGTU classifica coerentemente questi assi come appartenenti alla rete primaria (di transito - A23, tangenziale ovest) ovvero alla rete principale (di distribuzione - SR 13). Colloca, altresì, allo stesso livello anche l'asse costituito dalla SR 40 Osovana - dalle vie Gran Selva, Pascats, Giovanni Paolo II, Cividina e SR 15 di Faedis che, a seguito del completamento della connessione con la via Cividina (nuova rotatoria) assolve a tutti gli effetti ad un ruolo di distribuzione al pari della SR 13.



BENI PAESAGGISTICI

Di particolare interesse paesaggistico il corso della Roggia di Udine che attraversa il Comune di Tavagnacco. Il PGTU prevede la maggiore tutela della strada che affianca la roggia (via della Roggia) attraverso l'istituzione di una zona a traffico limitato ovvero, in alternativa, una regolamentazione del transito a doppio senso unico contrapposto in modo da interdire l'utilizzo della via in alternativa alla SR 38 in attraversamento dei centri abitati di Molin Nuovo e Cavallicco.



-D. M. del 14 aprile 1989, pubblicato sulla G.U. n.111 del 15 maggio 1989: *Rogge di Udine e Palma, Roiello di Pradamano*, rettificato con D. M. del 19 luglio 1989

Viene tutelato l'intero corso delle Rogge di Udine, di Palma e del Roiello di Pradamano, secondo la seguente delimitazione:

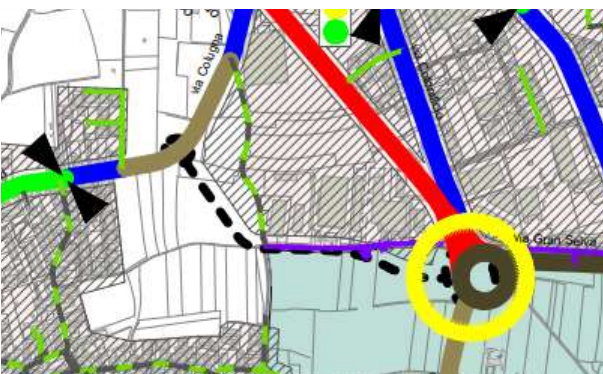
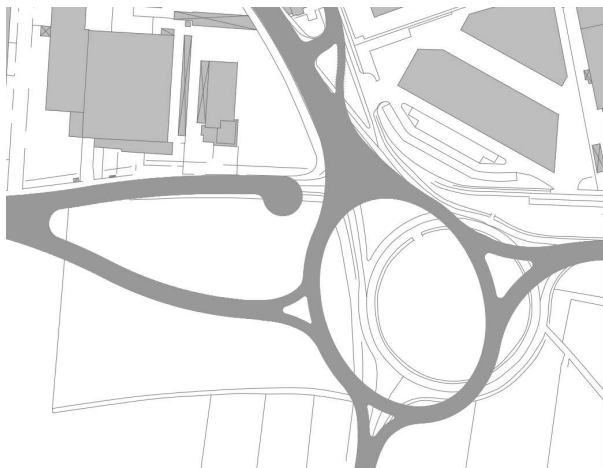
“il Canale Principale, dalla presa di Zompitta alla divisione in due bracci in località Casali Cecutt; la Roggia di Udine dall'origine in località Casali Cecutt per tutto il suo corso fino allo sbocco nel Cormor, all'altezza di Mortegliano; la Roggia di Palma, dall'origine in località Casali Cecutt per tutto il suo corso fino all'ingresso nella fortezza di Palmanova; il Roiello di Pradamano, dalla derivazione in località Mulino del Vicario per tutto il suo corso fino allo sbocco nel canale di Trivignano dopo Lovaria.”

Si riporta di seguito la mappa allegata al decreto:

PREVISIONI DI NUOVA VIABILITÀ

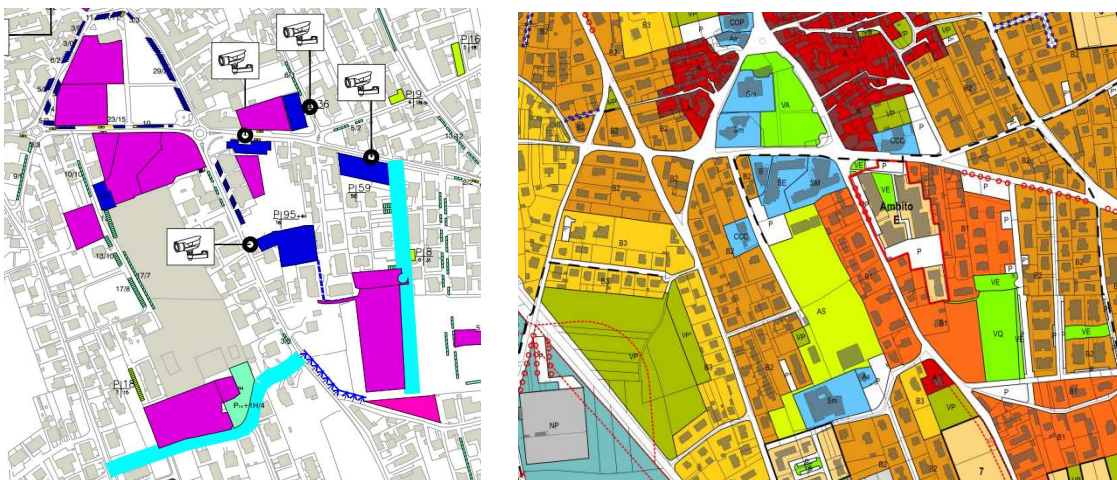
Collegamento tra la rotatoria alla intersezione tra le vie Cotonificio e Gran Selva e la via Colugna in prossimità del cimitero. La previsione origina soprattutto dalla volontà di creare le condizioni per la pedonalizzazione di via Mazzini. Tale obiettivo può essere raggiunto a condizione di individuare una alternativa, ora inesistente o improponibile, all'attraversamento della via per i flussi che, provenendo dai settori centro – nord - orientali del Comune, hanno come destinazione i settori sud – occidentali dello stesso e viceversa. Il percorso alternativo che si realizza, prevede l'utilizzo di via Udine e via Gran Selva per poi, in virtù di un opportuno riassetto della rotatoria (Giovanni Faleschini), raggiungere via Colugna nella sezione a gomito della stessa in prossimità del cimitero. Il nuovo disegno della rotatoria (elaborato grafico 6Pc) consente, nel contempo, di dare soluzione all'accesso alla via Lombardia attualmente in contrasto con la funzionalità in condizioni di sicurezza del nodo. Il nuovo tracciato attraversa una zona E4.1 ovvero un'area di elevato interesse agricolo paesaggistico. Si tratta, dunque, di una previsione impattante ma che non obbliga, in questa sede, all'avvio di una procedura completa di V.A.S. per due ragioni:

- il PGTU è un piano "di indirizzo" che non ha la forza di "vincolare i suoli". Nella fattispecie, il Piano indica una possibile soluzione al problema della pedonalizzazione di via Mazzini ma tale indicazione può diventare vincolo pianificatorio solo se recepita dal PRGC e, conseguentemente accompagnata da una procedura completa di V.A.S.
- Il campo di azione proprio del PGTU è la migliore organizzazione dell'utilizzo del sistema dei trasporti a infrastruttura invariata. Si occupa, dunque, del software e non dell'hardware del sistema. Come riportato in altra parte della relazione, le previsioni di nuova viabilità contenute nel PGTU possono trovare tale collocazione (peraltro di un Comune di piccole – medie dimensioni) solo in qualità di provvedimenti propedeutici ad una possibile riorganizzazione del traffico. Rappresentano uno scenario auspicabile (senza forza pianificatoria) e non un provvedimento di immediata esecutività quale è il tipo di provvedimenti propri del PGTU;
- il riassetto della rotatoria avviene prevalentemente in sede e comunque impegna suoli ubicati per la maggior parte in Comune di Udine. Il recepimento della previsione negli strumenti generali di pianificazione (PRGC di Udine e Tavagnacco) comporta, dunque, un accordo con l'A.C. del comune di Udine.



PROVVEDIMENTI PER LA SOSTA

Di qualche significato, in relazione al campo di indagine della Relazione Preliminare, è la previsione di potenziamento dell'offerta nel centro abitato di Feletto mediante la realizzazione di un "sistema integrato" che prevede il collegamento tra il nuovo parcheggio su area prevista su via Nazario Sauro (PRGC) e il parcheggio su area in esercizio in via Udine mediante la realizzazione di un percorso pedonale che lambisce il fronte sud dell'abitato di via Cattaneo. L'intervento è completato dal potenziamento della funzione di strada attrezzata con parcheggi sostitutivi per le vie Cattaneo e Carnia (vie di accesso alle aree di sosta e, nel, contempo, vie soggette al convogliamento, mediante adeguata segnaletica, delle vetture in cerca di sosta) e dall'allargamento di via Udine nella tratta compresa tra via Carnia e via Nazario Sauro per creare offerta di sosta in collegamento tra l'area di parcheggio di via N. Sauro e l'area di parcheggio di via Carnia in prossimità dell'accesso alla zona sportiva. I provvedimenti non di carattere regolamentario (temporizzazione della sosta, riorganizzazione della sosta sulla carreggiata stradale o concernenti specifiche dotazioni strumentali), si limitano alla realizzazione di un corridoio pedonale sul confine tra due zone residenziali B1 e un allargamento della sede stradale (via Udine) per creare offerta di sosta in continuità tra le due aree PK di via Carnia e via N. Sauro. Il primo di questi provvedimenti (collegamento pedonale area di sosta di via Udine - asta di via Cattaneo), deve essere misurato in termini di impatto positivo sul sistema in riferimento ai citati obiettivi di riduzione degli inquinanti (polveri sottili e rumore) nonché di riduzione del rischio di incidentalità e di spostamento di quote significative di modi di trasporto verso la "mobilità lenta". Il secondo, impegna un nastro residuale di zona B1 ai margini della sede stradale non comportando, per tale ragione, specifici impatti sull'ambiente legati al traffico veicolare. Il ruolo di entrambi i provvedimenti è strettamente legato alla realizzazione del parcheggio su area propria con accesso da via Cattaneo.



TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Come noto, in ragione delle competenze sovraordinate di gestione del TPL, l'autonomia di intervento dell'Amministrazione Comunale è limitata. In particolare, la partecipazione alla progettazione complessiva del servizio si limita alla consulenza periodica richiesta dalla regione FVG in occasione della indizione della gara di assegnazione pluriennale della gestione dello stesso servizio del TPL. Tra le esigenze di potenziamento del servizio maggiormente sentite dalla popolazione vi è la copertura da parte del TPL delle ore intermedie (9:30 – 10:00 la mattina, 15:00 – 15:30 il pomeriggio). Il Piano, dunque, si limita a prevedere azioni in favore dell'aumento del comfort per l'utenza in prossimità delle fermate con attrezzature adeguate per l'attesa (in particolare le sedute e le pensiline a protezione dalla pioggia) e ad individuare il posizionamento più utile a favorire l'intermodalità bicicletta – TPL delle strutture coperte per la sosta delle biciclette. Entrambe queste azioni agiscono verso un aumento della qualità dell'ambiente urbano.

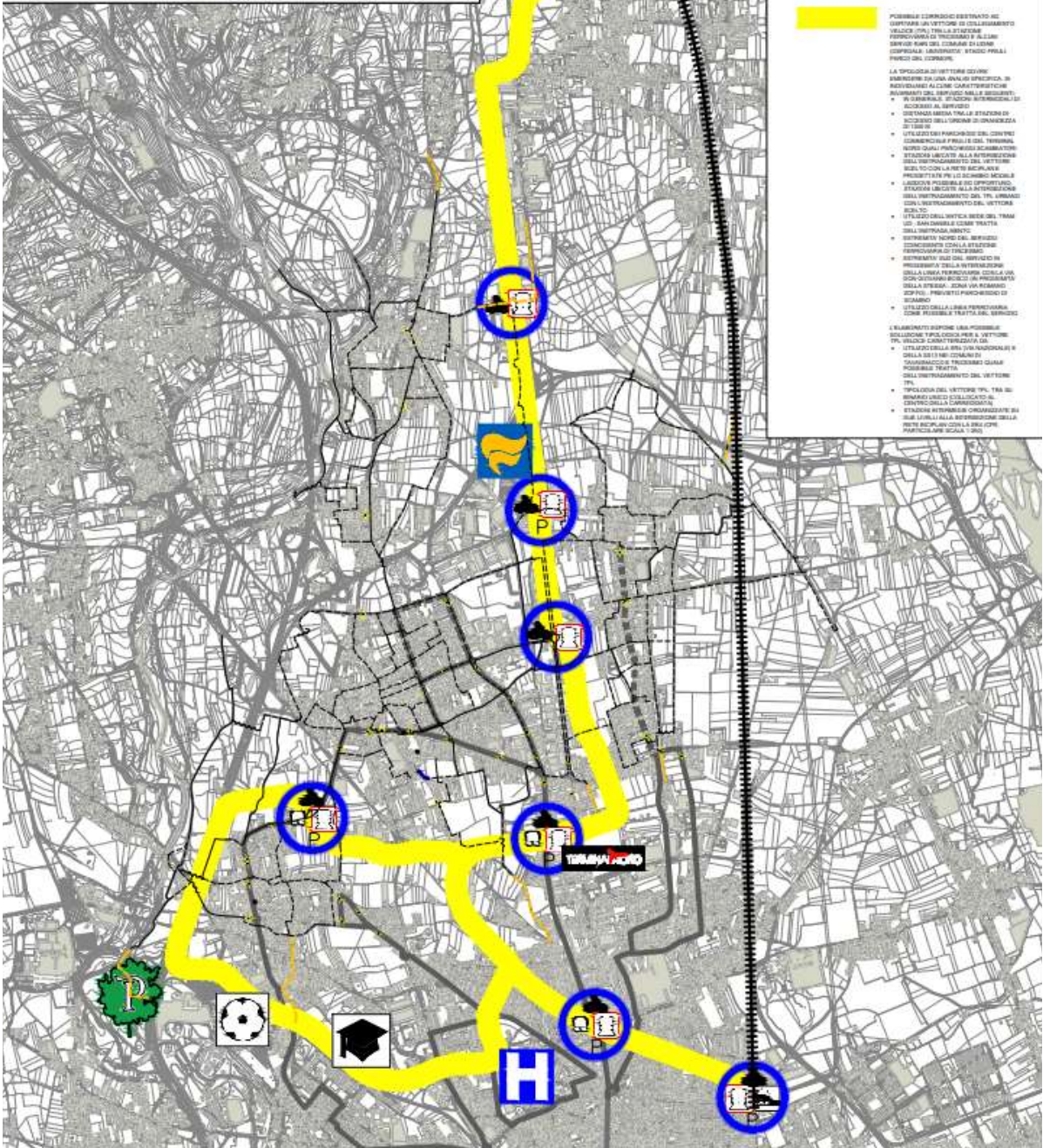
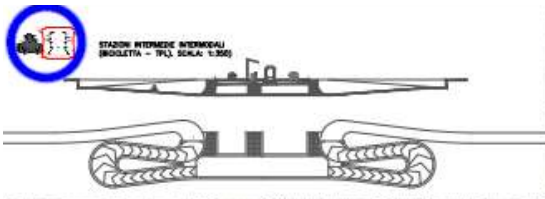
SCENARIO DI UN POSSIBILE SVILUPPO DEL SISTEMA DEI TRASPORTI

Lo scenario rappresentato nell'ultimo elaborato del Piano⁷, ancor più dei provvedimenti di nuova viabilità, non può essere considerato come naturale tema di sviluppo per un Piano Urbano del Traffico. Quest'ultimo si occupa principalmente della riorganizzazione dell'uso dell'infrastruttura dedicata al trasporto, soprattutto privato (e degli organi preposti al monitoraggio e alla gestione di tale utilizzo), mantenendo la stessa sostanzialmente invariata. Al contrario, lo scenario proposto in esito al Piano rappresenta una vera e propria rivoluzione del sistema prima di tutto dal punto di vista infrastrutturale. L'A.C. ha inteso, in questo modo, dare una risposta, seppure visionaria, alla possibile evoluzione di uno degli assi più produttivi del Comune (e non solo) tenendo conto della domanda, sempre più pressante nelle società occidentali contemporanee, di soluzione ai problemi collegati allo sviluppo squilibrato (ai danni della mobilità sostenibile) del sistema urbano. Sviluppo che costituisce una delle principali cause del degrado ambientale (in questo caso soprattutto urbano). Lo scenario propone la realizzazione di un "sistema integrato" che consenta al pendolare (ed in genere alla persona che ha l'esigenza di spostarsi velocemente durante la giornata sul territorio comprensoriale dei Comuni di Tricesimo, Reana, Tavagnacco e Udine) di raggiungere varie destinazioni sede di servizi rari ovvero vari punti di cambio modale utilizzando il trasporto pubblico organizzato secondo frequenze e costi concorrenziali con il trasporto privato (considerando i tempi richiesti per una percorrenza con il mezzo privato nelle ore di punta e i tempi medi richiesti per trovare la sosta). La proposta contempla la realizzazione di stazioni di scambio privato – pubblico collocate in alcuni punti di intersezione della rete BICIPLAN con l'asse della Tresemane. In nota la descrizione di maggior dettaglio, in ogni caso appare evidente che una proposta di questo tipo costituisce essa stessa un sistema di provvedimenti di mitigazione degli impatti causati dal traffico veicolare ed avendo meramente ruolo di stimolare una riflessione sul possibile sviluppo dell'asse commerciale, non richiede in questa sede una procedura di valutazione degli impatti.

7 L'elaborato, in esito al processo di redazione del PUT, origina dalla volontà, ed in qualche modo dall'obbligo, di preparare l'Amministrazione alla prevedibile rivoluzione del sistema dei trasporti che verrà imposta dai provvedimenti degli organi decisori competenti (in questo caso europei e governativi nazionali) finalizzati a dare risposta alle emergenze ambientali di livello ormai planetario. La ricaduta sul territorio di livello comunale (o, più opportunamente, comprensoriale) potrebbe consistere nella realizzazione di una offerta di trasporto pubblico potenziata (sia a livello di frequenza del servizio che di velocità commerciale) per i collegamenti di media – lunga percorrenza attrezzata alle estremità per lo scambio modale con gli autoveicoli (oltretutto con le biciclette) e con stazioni intermedie finalizzate soprattutto allo scambio intermodale con le biciclette. Il tipo di offerta rimanda ad una tipologia di "viaggio" quotidiano che prevede l'avvicinamento veloce alle stazioni di scambio dalle proprie residenze attraverso l'utilizzo del mezzo privato, l'utilizzo del mezzo pubblico a coprire velocemente e frequentemente percorrenze di media lunghezza (circostanza che può essere garantita attraverso la realizzazione di "corridoi modali" ovvero riservati al TPL con poche stazioni intermedie), la realizzazione di stazioni intermedie il più possibile centrali rispetto i principali servizi rari distribuiti sul territorio urbano, a partire dalle quali completare il viaggio (su tratte di percorrenza media non superiore al chilometro e mezzo – due chilometri) utilizzando di preferenza la bicicletta e, in subordine, mezzi compatibili con gli obiettivi di risparmio energetico e, in generale, di aumento della qualità dell'ambiente urbano (sostanzialmente mezzi elettrici di ridotte o ridottissime dimensioni fino al trasferimento a piedi). Le componenti principali del sistema proposto, suggerite dallo scenario di possibile sviluppo descritto, sono le seguenti:

1. realizzazione di una circuitazione tramviaria (metropolitana di superficie) Udine nord – Tricesimo composta dalle seguenti tratte:
 - a. stazione ferroviaria di Tricesimo – SR13 (la tratta attraversa la rete viabilistica del Comune di Tricesimo in prossimità della intersezione tra le vie V. Veneto e Borgo Agosto e prosegue costeggiando l'essiccatoio Ribis e immettendosi sulla SR13 in prossimità dell'edificio ospitante l'attività commerciale nominata: "arredamenti Tullio")
 - b. Arredamenti Tullio – Parco Commerciale Terminal Nord (tratta a unico binario posizionato in mezzera della carreggiata);
 - c. Parco commerciale Terminal Nord – Stadio Friuli – Parco del Cormor (prima parte della tratta ricavata sull'asse via Pascat – via Gran Selva, seconda parte sul corridoio previsto per la realizzazione del nuovo collegamento viario tra la rotonda Faleschini e la via Colugna, la terza parte sulla prosecuzione di tale corridoio ad aggirare a nord la via Treviso di Colugna per poi costeggiare la tangenziale ovest fino al parcheggio stadio);
 - d. tratta Parcheggio stadio – Università degli studi di Udine (tratta costeggiante viale dell'emigrazione e viale Pier Paolo Pasolini fino alla casa dello studente – Nova Domus Utinensis);
 - e. tratta Nova Domus Utinensis – parcheggio via Chiusaforte – Ospedale di Udine (la tratta utilizza via Laura Conti e la mezzera di via Chiusaforte);
 - f. tratta parcheggio di via Chiusaforte – centro commerciale Terminal Nord (mezzera di via Friuli – campo sportivo Ancona, via Gran Selva e via dei Pascoli – sedime antico tram Udine/San Daniele a chiudere in fregio a via Pascats e via Puintat)
2. stazioni intermedie intermodali collocate in punti:
 - a. prossimi ad ampie aree di parcheggio utilizzabili per lo scambio modale auto - TPL ;
 - b. prossimi alle intersezioni del percorso della metropolitana di superficie con la rete BICIPLAN;
 - c. prossimi a servizi rari ovvero servizi aventi bacino di utenza sovra-comunale;
 - d. possibili stazioni aventi le caratteristiche richieste:
 - rotonda Calligaris
 - stazione via 1° Maggio (Tavagnacco)
 - centro commerciale Friuli
 - parcheggio stadio
 - Università – Casa dello studente
 - parcheggio via Chiusaforte – Ospedale
 - stazione Convitto Universitario G. Bearzi

L'elaborato vuole essere niente più che una sollecitazione all'avvio di un percorso, prima di tutto politico, che consenta negli anni a venire, a seguito di proposte, dibattiti, opportunità di finanziamento, proposte progettuali, simulazioni attraverso modelli matematici e quant'altro di pervenire ad una scelta "misurata" ovvero sottoposta alle verifiche necessarie a garantire il realizzarsi dello scenario atteso a seguito della realizzazione dell'opera.



- RETE TRAGAMBI DEL TPL URBANO CHE ACCORRE A CORRIERE DI TRAMVIAZZO LINEA 3, 5 E 6
 - LINEA PERIFERICA
 - RETE BICPLAN 8 ESISTENTE
 - RETE BICPLAN 8 PROPOSTA
 - COLLEGAMENTO PER CICLANALI (ORARI COMPATIBILI)
- POSSIBILE SCHEMATICO DEL TRAVO DI SUPPORTO UN VETTORE DI COLLEGAMENTO VELOCE (VTV) PER LA STAZIONE PERIFERICA DI TRAMVIAZZO E ALLE LINEE BICPLAN (SARACINO, STAZIONE PALLA PUNTO DEL CICLANO).**
- LA SCELTA DI VETTORE COME SOSTEGNO DA UNA ANALISI SPECIFICA, IN BASE ALLE CARATTERISTICHE ALTERNATIVE DEL SERVIZIO NELLE SEGUENTI:**
- PER IL SERVIZIO A CORRIERE INTERMODALE ACCORRE AL SERVIZIO
 - SERVIZIO NELLA LINEA STAZIONI DI SUCCESSO DELL'ORGANO DI ORGANIZZAZIONE
 - UTILIZZO DEL PARCOGGIO DEL CONTRA COMMERCIALE PER LE STAZIONI, NEVE QUALI PARCOGGIO SCAMBIAZIONE DELLA STRADA DEL VETTORE DEL SERVIZIO A CORRIERE INTERMODALE
 - SERVIZIO PER IL SERVIZIO MOBILE STAZIONI UBICATE ALLA INTERSEZIONE DELLA STRADA DEL TPL URBANO CON LA STRADA DEL VETTORE
 - UTILIZZO DEL VETTORE BICPLAN DEL TRAM (3, 5, 6) NELLA LINEA ESISTENTE, NELLA STRADA BICPLAN
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO
- IL RILASCIO DEL SERVIZIO A CORRIERE INTERMODALE PER LA LINEA PERIFERICA DA**
- UTILIZZO DELLA LINEA PERIFERICA E DELLA STRADA BICPLAN
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO
 - SERVIZIO NELLA LINEA PERIFERICA CONNESSIONE CON LA STRADA PERIFERICA DI TRAMVIAZZO

CRITERI PER LA VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ DI PIANI E PROGRAMMI DI CUI ALL'ARTICOLO 12 DEL CODICE DELL'AMBIENTE⁸

IN QUALE MISURA IL PIANO STABILISCE UN QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE IN TERMINI URBANISTICI⁹

In premessa è bene ricordare che i due piani (PGTU e BICIPLAN) sono stati inquadrati come livelli differenti di uno stesso strumento urbanistico quale è il Piano Urbano di Traffico. In particolare, il BICIPLAN deve essere inteso come piano particolareggiato del traffico urbano¹⁰. L'uso dell'infrastruttura secondo gli indirizzi del PUT condiziona anzitutto la progettazione dell'ambiente urbano stradale. Le zone più "protette" (dal punto di vista pianificatorio) dal rischio di incidentalità mediante provvedimenti di calmieramento del traffico e, al contempo, più vocate ad assumere il ruolo di supporto alla socializzazione e, in generale, alla fruizione lenta dei servizi e dei valori dell'ambiente costruito devono essere "progettate" (in senso lato) con l'obiettivo di restituire plasticamente un ambiente "altro" rispetto alle zone con limiti meno restrittivi. I provvedimenti conseguenti devono tendere alla differenziazione dei due ambienti (separati puntualmente dagli attraversamenti della rete viaria da parte degli archi del BICIPLAN che assumono il doppio ruolo di segnalazione protetta degli attraversamenti e di porta urbana) in termini areali ovvero nella scelta dei materiali utilizzati per le pavimentazioni e, in generale, nell'arredo urbano e nella segnaletica. In riferimento a quest'ultimo aspetto, il PGTU prevede, e raccomanda, la redazione di un piano di dettaglio reputato strategico per il raggiungimento degli obiettivi di partenza ovvero il "piano di segnalamento". Un ulteriore piano di dettaglio inserito tra i provvedimenti prioritari prescritti dal PGTU è il "piano di manutenzione", strumento determinante per il mantenimento e la valorizzazione del patrimonio stradale.

IN QUALE MISURA IL PIANO O IL PROGRAMMA INFLUENZA ALTRI PIANI O PROGRAMMI, INCLUSI QUELLI GERARCHICAMENTE ORDINATI¹¹

Con la redazione del BICIPLAN, si è definita una pianificazione di livello particolareggiato. Ciò significa che, sebbene né il PGTU né il BICIPLAN costituiscono variante al PRGC laddove contengono previsioni di vincolo del suolo ad una determinata destinazione d'uso (a meno che ciò non sia esplicitamente assunto nella delibera di adozione del piano ma questa non è la fattispecie), tuttavia l'approfondimento settoriale (BICIPLAN) condotto giustifica il recepimento in una prossima variante al PRGC. Rimane dunque il carattere subordinato del PGTU e dei suoi livelli di dettaglio al PRGC ma anche il ruolo di individuazione di soluzioni di indirizzo che, laddove ritenuto opportuno, possono essere recepite nel PRGC con atto di variante. Il PGTU ha poi forti, e di pari livello, relazioni con il Piano Comunale del Commercio (evidente l'importanza del tema della sosta e delle regole di circolazione per il comparto commerciale) e con il Piano Comunale di Classificazione Acustica (strettamente connesso alla classificazione funzionale delle strade)

8 D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 [Aggiornato al 29/04/2022]

9 1. Caratteristiche del piano

10 Il PUT prevede tre livelli di piano: il Piano Generale del Traffico Urbano, i piani particolareggiati del traffico urbano e i piani esecutivi del traffico urbano. Gli ultimi due livelli, in realtà medio – piccole (Tavagnacco) possono essere ricompresi in un unico livello chiamato piano di dettaglio.

11 1. Caratteristiche del piano

LA PERTINENZA DEL PIANO PER L'INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI, IN PARTICOLARE AL FINE DI PROMUOVERE LO SVILUPPO SOSTENIBILE¹²

In termini generali, il piano riguarda, attraverso i provvedimenti assunti, un riassetto complessivo del sistema dei trasporti verso la riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato e il potenziamento del mezzo pubblico e della ciclabilità. Si è spinta la riflessione su tali tematiche fino alla definizione di un sistema integrato di trasporto operante sull'area vasta comprendente i Comuni di Udine, Tavagnacco, Reana e Tricesimo (ultima tavola del PGTU) che prepara l'Amministrazione alla prevedibile rivoluzione del sistema dei trasporti che verrà imposta dai provvedimenti degli organi decisori competenti (in questo caso europei e governativi nazionali) finalizzati a dare risposta alle emergenze ambientali di livello ormai planetario. La ricaduta sul territorio di livello comunale (o, più opportunamente, comprensoriale) potrebbe consistere nella realizzazione di una offerta di trasporto pubblico potenziata (sia a livello di frequenza del servizio che di velocità commerciale) per i collegamenti di media - lunga percorrenza attrezzata alle estremità per lo scambio modale con gli autoveicoli (oltretutto con le biciclette) e con stazioni intermedie finalizzate soprattutto allo scambio intermodale con le biciclette. Il tipo di offerta rimanda ad una tipologia di "viaggio" quotidiano che prevede l'avvicinamento veloce alle stazioni di scambio dalle proprie residenze attraverso l'utilizzo del mezzo privato, l'utilizzo del mezzo pubblico a coprire velocemente e frequentemente percorrenze di media lunghezza (circostanza che può essere garantita attraverso la realizzazione di "corridoi modal" ovvero riservati al TPL con poche stazioni intermedie), la realizzazione di stazioni intermedie intermodali il più possibile centrali rispetto i principali servizi rari distribuiti sul territorio urbano, a partire dalle quali completare il viaggio (su tratte di percorrenza media non superiore al chilometro e mezzo – due chilometri) utilizzando di preferenza la bicicletta e, in subordine, mezzi compatibili con gli obiettivi di risparmio energetico e, in generale, di aumento della qualità dell'ambiente urbano (sostanzialmente mezzi elettrici di ridotte o ridottissime dimensioni fino al trasferimento a piedi).

PROBABILITÀ, DURATA, FREQUENZA E REVERSIBILITÀ DEGLI IMPATTI¹³

Il PRGC si appoggia alla struttura del PRGC senza apportare significative varianti dunque senza alterare le caratteristiche di durata, frequenza e reversibilità degli impatti. L'attuazione del Piano, il più delle volte, prevede una fase di sperimentazione delle alternative individuate (caratterizzate da intrinseca reversibilità) consentendo, in questo modo, di ridurre la durata di eventuali impatti negativi temporanei.

CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI¹⁴

Il carattere di reversibilità e di settorialità dei provvedimenti prescritti dal Piano consente di escludere a priori la convergenza di più tipologie di impatto su un medesimo quadrante del territorio.

NATURA TRANSFRONTALIERA DEGLI IMPATTI¹⁵

I provvedimenti contenuti nel PGTU e nel BICIPLAN hanno effetti solo sul sistema dei trasporti del Comune di Tavagnacco e, per certe tematiche, sul sistema dei Comuni contermini. Non vi sono, dunque, misurabili impatti di natura transfrontaliera

12 1. Caratteristiche del piano

13 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

14 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

15 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

RISCHI PER LA SALUTE UMANA E PER L'AMBIENTE¹⁶

Il tema della salute, o più precisamente, del rischio di impatto negativo sulla salute è collegato a più di un fenomeno originatesi dal traffico. In primo luogo il rischio di incidentalità. Il PGTU agisce in modo da ridurre tale rischio soprattutto, ma non solo, attraverso la previsione di attraversamenti ciclopedonali attrezzati con illuminazione e adeguata segnaletica verticale e orizzontale. Tali attraversamenti vengono ad assumere anche il ruolo di porte urbane superate le quali si riduce il limite massimo di velocità consentito (tipicamente da 50 a 30 km/h ma, in alcuni casi e in via sperimentale anche da 50 a 40km/h). Anche il riassetto di alcune intersezioni strategiche della rete viaria agisce a favore della riduzione dell'incidentalità favorendo la fluidità del traffico. Un altro impatto sulla salute è rappresentato dal problema delle polveri sottili. La soluzione a tale problema, permanendo l'utilizzo prevalente dei motori a scoppio, non può prescindere dalla riduzione della quantità di mezzi privati che circolano sulla rete attraverso:

- il potenziamento del trasporto pubblico (tema di competenza regionale più che comunale) ripensato in modo da essere concorrenziale rispetto il trasporto privato;
- la realizzazione di una infrastruttura (in senso ampio) dedicata della ciclabilità che offra sicurezza e facilità di percorrenza nonché servizi "dedicati alla modalità bicicletta". I Piani agiscono soprattutto su questo secondo aspetto.

ENTITÀ ED ESTENSIONE NELLO SPAZIO DEGLI IMPATTI¹⁷

I provvedimenti previsti interessano soprattutto i suoli dedicati alla viabilità comportando limitati (e il più delle volte di segno positivo) impatti sull'ambiente (in gran parte urbano) coinvolto. Gli impatti più significativi si concentrano nell'ambiente urbano.

VALORE E VULNERABILITÀ DELL' AREA CHE POTREBBE ESSERE INTERESSATA¹⁸

le aree direttamente o indirettamente coinvolte dai provvedimenti di piano, essendo queste aree per la maggiore parte dedicate al servizio della viabilità, non presentano particolari vulnerabilità con l'eccezione dell'area attraversata dalla viabilità di progetto che collega la rotatoria alla intersezione tra le vie Cotonificio e Gran Selva con la via Colugna in prossimità del cimitero di Feletto. Si è già affrontato questo caso precisando l'eccezionalità della indicazione sia in termini di collocazione (il PGTU, come più volte ricordato, non ha la forza di vincolare i suoli ad una determinata destinazione d'uso) sia in termini di coerenza rispetto lo specifico di un PGTU ovvero la migliore organizzazione del sistema in riferimento agli obiettivi assunti a infrastruttura sostanzialmente invariata. Per queste ragioni, solo nel momento in cui tale indicazione dovesse trovare collocazione nel PRGC (attraverso una variante) si dovranno misurare gli impatti generati integrando la relazione ambientale di quello strumento urbanistico.

IMPATTI SU AREE O PAESAGGI RICONOSCIUTI COME PROTETTI A LIVELLO NAZIONALE, COMUNITARIO O INTERNAZIONALE

Non vi sono sul territorio interessato dai provvedimenti del PGTU aree protette a livello nazionale, comunitario o internazionale

16 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

17 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

18 2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

CONCLUSIONI

In base alle analisi del contenuto del Piano Generale del Traffico Urbano, alle riflessioni e alle valutazioni contenute nel presente documento, redatto in conformità con quanto richiesto nell'allegato I della parte II del DLgs 152/2006 e ss.mm.ii., e allegato II della direttiva comunitaria 42/2001/CE, considerato che:

- Lo strumento urbanistico in esame ha come obiettivo il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, come indicato all'art.36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, configurandosi esso stesso come strumento di tutela ambientale;
- Il Piano persegue la coerenza con il Piano Regolatore Generale Comunale sottoposto a suo tempo a procedura completa di V.A.S. (artt. da 12 a 18 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.);
- Il piano non costituisce quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati (con riferimento all'art.6, c.2, lett. a) del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.);
- Il Piano non produce effetti su siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e siti classificati come di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica (con riferimento all'art. 6, c.2, lett. b) del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii.);

si conclude che il Piano non produce potenziali effetti significativi sull'ambiente e, pertanto, non si ritiene necessario assoggettarlo a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) come definita negli artt. da 13 a 18 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. .