



COMUNE DI ZOLA PREDOSA

## PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)



### Rapporto ambientale

Aprile 2018

## **OGGETTO: Rapporto preliminare ai fini della verifica di assoggettabilità a VAS del P.G.T.U. del Comune di Zola Predosa**

### **RIFERIMENTI NORMATIVI**

Nella **legislazione nazionale** il riferimento è D.Lgs 152/2006 (modificato dai D.lgs 4/2008, 30/2009, 128/2010, 219/2010) recepisce la disposizione della Direttiva 2001/42/CE che richiede la valutazione ambientale “di piani e programmi che possono avere effetti significativi sull’ambiente”.

#### **Per il D.Lgs 152/2006:**

*“la valutazione ambientale di piani e programmi che possono avere un impatto significativo sull’ambiente ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell’ambiente e contribuire all’integrazione di considerazioni ambientali all’atto dell’elaborazione, dell’adozione e approvazione di detti piani e programmi assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.” (art.4, comma 4);*

La valutazione ambientale strategica (VAS) *“riguarda i piani e i programmi che possono avere impatti significativi sull’ambiente e sul patrimonio culturale” (art. 6, comma 1) e va effettuata “per tutti i piani e programmi:*

- a) che sono elaborati per la valutazione e gestione della qualità dell’aria e dell’ambiente, per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l’approvazione, l’autorizzazione, l’area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati II, III e IV del presente decreto;*
- b) per i quali, in considerazione dei possibili impatti sulle finalità di conservazione dei siti designati come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica, si ritiene necessaria una valutazione d’incidenza ai sensi dell’articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357, e successive modificazioni.” (art. 6, comma 2);*

La norma prevede che *“per i piani e i programmi di cui al comma 2 che determinano l’uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria **qualora l’autorità competente valuti che producano impatti significativi sull’ambiente**, secondo le disposizioni di cui all’articolo 12 e tenuto conto del diverso livello di sensibilità ambientale dell’area oggetto di intervento” (art. 6, comma 3).*

Le procedure e i contenuti della verifica di assoggettabilità, oggetto dell’art. 12 del D.Lgs 1512/2006, prevedono la trasmissione da parte dell’autorità procedente all’autorità competente di un rapporto preliminare per la verifica di assoggettabilità a VAS.

**La Regione Emilia-Romagna**, per l'applicazione del Decreto Legislativo 152, ha dato "disposizioni transitorie in materia di valutazione ambientale strategica e norme urgenti per l'applicazione del decreto legislativo 3 aprile 2006 n. 152" con la LR 9/2008, alla quale ha fatto seguire la Circolare 269360 del 12.11.2008 recante "prime indicazioni in merito all'entrata in vigore del D.Lgs 16 gennaio 2008, n. 4, correttivo della parte seconda del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, relativa a VAS, VIA, e IPPC e del titolo I della LR 13 giugno 2008 n. 9".

Per la Circolare 269360 (punto 3.6) *"In attuazione all'art. 6, commi 3 e 3bis del Decreto sono esentate da ogni valutazione ambientale le varianti minori ai piani che non modifichino le previsioni progettuali del piano, cioè le varianti che non incidano sulle previsioni vigenti relative agli usi e alle trasformazioni dei suoli o del patrimonio edilizio esistente. In via esemplificativa, rientrano, di norma, in tali casi:*

- a) le rettifiche degli errori materiali;*
- b) le modifiche delle perimetrazioni degli ambiti di intervento che non incidono in modo significativo sul dimensionamento e la localizzazione degli insediamenti, delle infrastrutture e delle opere ivi previsti;*
- c) le modifiche di caratteristiche edilizie o dei dettagli costruttivi degli interventi;*
- d) le modifiche necessarie per l'adeguamento del piano alle previsioni localizzative immediatamente cogenti contenute negli strumenti nazionali, regionali o provinciali di pianificazione territoriale, di cui è già stata svolta la valutazione ambientale;*
- e) le varianti localizzative, ai fini dell'apposizione del vincolo espropriativo, per opere già cartograficamente definite e valutate in piani sovraordinati o per la reiterazione del vincolo stesso".*

Sempre per la circolare (punto 2.2) *"il Decreto definisce all'art. 5 c.1 lett. L) il concetto di modifiche, ma non quello di "modifiche minori", che costituisce un discrimine per le ipotesi di VAS obbligatoria e quelle sottoposte alla verifica di assoggettabilità. Pertanto, sarà onere dell'amministrazione precedente valutare l'entità, le ricadute possibili di una proposta di piano o programma per applicare il comma 2 o 3 dell'art. 6 del Decreto".*

La Regione, con la DGR 2170 del 21/12/2015 "Direttiva per svolgimento di funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della LR n. 13 del 2015" stabilisce inoltre che "ai sensi dell'art. 15, commi 1 e 5, sono affidate alla competenza della Regione i procedimenti di **VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ e VAS** relativi a piani e programmi comunali non urbanistici. Tali procedimenti sono svolti dal competente servizio regionale".

Nel caso del PGTU del comune di Zola Predosa l'autorità precedente ("la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma") è il Comune di Zola Predosa e l'autorità competente ("la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, ....) è quindi la Regione Emilia - Romagna.

Il Comune di Zola Predosa, in qualità di amministrazione precedente, ha ritenuto di procedere alla redazione del presente "Rapporto preliminare" nel quale sono state valutate le ricadute possibili del PGTU. Si evidenzia come le opere infrastrutturali più rilevanti per la fluidificazione del traffico siano già state inserite nel PSC e pertanto sottoposte alla VAS nell'ambito di quel Piano, e come le strategie di intervento facciano riferimento alle più consolidate azioni di gestione della mobilità per uno sviluppo ambientalmente sostenibile.

## RAPPORTO PRELIMINARE

ai fini della Verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS (art. 12 del D. Lgs 152/2006) del PGTU del Comune di Zola Predosa

I criteri elencati nell'Allegato 1 del D. Lgs 152/2006 prevedono che il Rapporto preliminare di cui all'art. 12 del D.Lgs. deve indicare:

*1. Caratteristiche del Piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:*

- *in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione di risorse, in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati; la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile; problemi ambientali pertinenti al piano o al programma; la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad esempio piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*

*2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi: probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti; carattere cumulativo degli impatti; natura transfrontaliera degli impatti; rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad esempio in caso di incidenti); entità ed estensione dello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate); valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale); del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo, impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.*

Il PGTU del Comune di Zola Predosa ha trattato il tema della mobilità del capoluogo e delle frazioni in modo organico e coerente con il quadro programmatico di riferimento comunale (PSC e nuovo POC in corso di elaborazione) e sovra comunale (PMP vigente e nuovo PUMS in corso di elaborazione), con specifici approfondimenti nel Capitolo 5 "Implementazione dello scenario di progetto POC", in cui è stata valutata la sostenibilità degli scenari insediativi e programmati, e nel Capitolo 7 "Definizione dello scenario di piano" in cui per il trasporto pubblico le previsioni del PGTU mirano ad una valorizzazione alla scala locale di quanto previsto da PMP in particolare del servizio ferroviario metropolitano (7.3).

Anche la classificazione funzionale della viabilità non si discosta sostanzialmente da quella del PMP, con una maggiore specificazione del dettaglio della viabilità urbana e di quella locale. Non sono state introdotte modifiche relative al ruolo previsto per le diverse

strade che avrebbero potuto comportare ricadute ambientali peggiorative rispetto alle scelte già effettuate dagli strumenti urbanistici e territoriali vigenti.

Gli interventi previsti dal PGTU riguardano sostanzialmente:

- a) la classificazione delle strade e gli interventi mirati alla fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza, nelle strade maggiormente interessate da traffico di scorrimento, delle intersezioni (riqualificazione dei nodi stradali principalmente previste con l'inserimento di intersezioni rotatorie;
- b) la protezione dei contesti urbani, con di interventi di moderazione del traffico in ingresso ai contesti urbani (realizzazione di "porte" e di rilevatori di velocità) e di protezione delle utenze deboli (introduzione di delivellamenti delle piattaforme stradali), la definizione delle isole ambientali a prevalente destinazione residenziale (Zone 30);
- c) l'introduzione di un sistema organico di percorsi ciclopedonali integrato con la rete nazionale e provinciale;
- d) interventi di regolazione della sosta nella zona centrale del capoluogo (zona a disco) per favorire la rotazione degli stalli con occupazione nel periodo di punta superiore al 90% della disponibilità
- e) interventi di miglioramento dell'accessibilità ai nodi intermodali (stazioni SFM e principali fermate degli autobus).

Gli interventi progettuali volti alla fluidificazione del traffico in alcuni nodi della rete stradale (rotatorie al posto di incroci semaforizzati o a precedenza), non incidono "sul dimensionamento e la localizzazione delle infrastrutture e delle opere ivi previste" nello strumento urbanistico di riferimento (PSC); le nuove perimetrazioni sono adeguatamente riportate nella cartografia del piano urbanistico e pertanto in uno strumento già sottoposto a Valsat/VAS (PSC e RUE e POC). Gli interventi più significativi, al confine con Casalecchio di Reno figurano inoltre come già programmati (la realizzazione degli interventi di riqualificazione e di miglioramento dello svincolo della SP 569 di Vignola - Nuova Bazzanese e la rotatoria su via Villeneuve - Monroe)).

La riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, oltre che mediante gli interventi propri dei piani e dei programmi di più ampia portata viene perseguita, nei limiti del PUT, in generale attraverso la fluidificazione del traffico ed interventi di orientamento e controllo della domanda di mobilità.

La sostenibilità dei nuovi interventi insediativi è la fluidificazione veicolare è stata indirizzata attraverso l'implementazione del modello di simulazione del traffico veicolare privato (par 4.2) con cui sono stati stimati gli effetti quantitativi degli interventi previsti.

Gli interventi di moderazione del traffico, la realizzazione di percorsi ciclopedonali "sicuri" e il potenziamento previsto del servizio ferroviario metropolitano (che a Zola Predosa conta cinque fermate) è sicuramente in grado di garantire una diversione modale verso sistemi di trasporto più sostenibili, con un effetto migliorativo della qualità ambientale del tessuto residenziale consolidato, il miglioramento significativo dei tempi di spostamento. La fluidificazione della circolazione nei nodi stradali produce un ulteriore risparmio energetico in termini di minor consumo di carburante e, conseguentemente una riduzione delle emissioni inquinanti.

Nel complesso degli interventi previsti dall'adottato PGTU del Comune di Zola Predosa è rilevabile "la pertinenza del piano nella promuovere lo sviluppo sostenibile" (nello specifico lo sviluppo di una mobilità sostenibile), mentre non sono presenti aspetti che inducano criticità aggiuntive rispetto al quadro programmatico già prefigurato dagli strumenti urbanistici e territoriali vigenti (nello specifico le previsioni infrastrutturali sono già contenute negli strumenti urbanistici sovraordinati e le iniziative di gestione della mobilità e di diversione modale dal mezzo privato sono coerenti alle più recenti e consolidate politiche di mobilità sostenibile).

L'obiettivo ultimo di questi interventi – unitamente alla messa in sicurezza dei diversi utenti della strada, la qualificazione degli spazi pubblici, l'accessibilità al trasporto pubblico – perseguito con interventi valutati anche con l'apporto dei cittadini, sono funzionali alla riqualificazione ambientale dello spazio pubblico per la mobilità e hanno complessivamente ricadute positive sulla riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, come peraltro richiesto dalla "Direttiva per la redazione ed attuazione dei piani urbani del traffico (G.U. 24 Giugno 1995).

In base alle verifiche effettuate si ritiene che il PGTU non comporti "effetti significativi sull'ambiente" e che quindi non vada assoggettato a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).