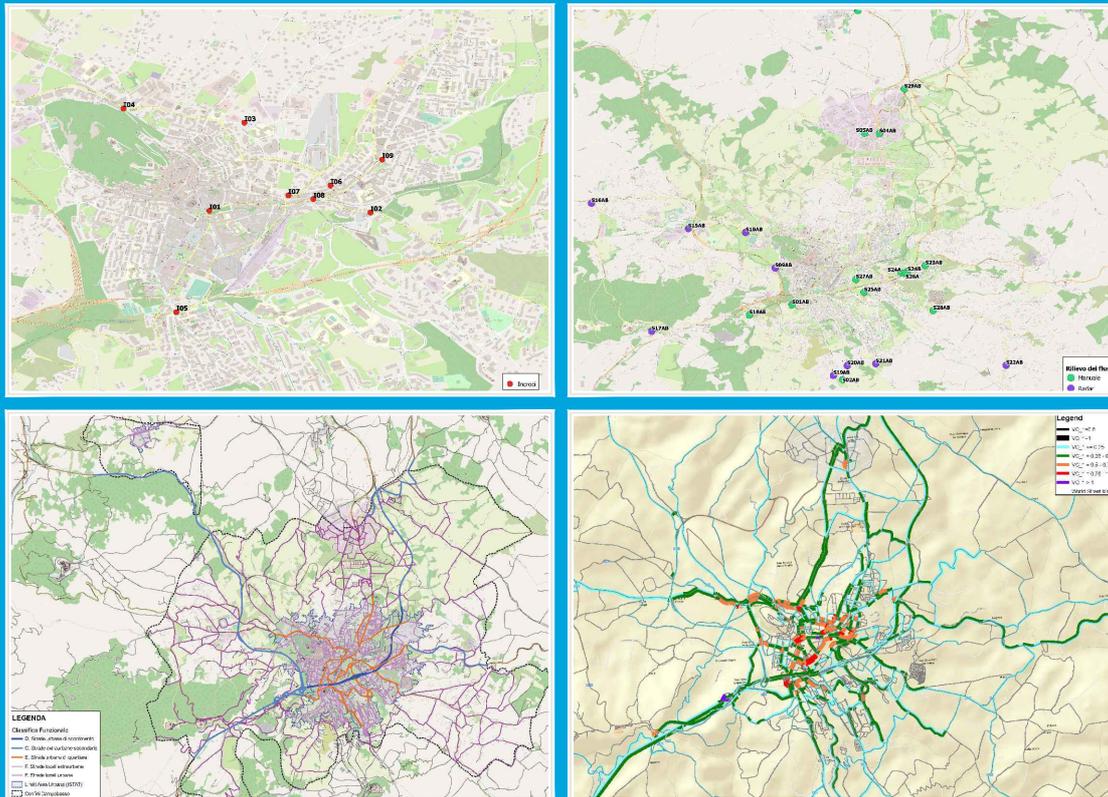




Comune di Campobasso

Redazione dello studio di fattibilità su nodi critici della viabilità urbana con stesura del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)



Documento di verifica di assoggettabilità a VAS
Rapporto preliminare

C7QTR010



Luglio 2023

Sommario

1. PREMESSA	2
2. NORMATIVA COMUNITARIA, NAZIONALE E REGIONALE.....	4
2.1. Soggetti interessati alla procedura di VAS	4
3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PGTU DEL COMUNE DI CAMPOBASSO	8
4. PUNTI DI FORZA E PUNTI DI DEBOLEZZA DELL'AREA DI INTERESSE DEL PGTU	9
5. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	13
6. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO.....	16
6.1. Piano regionale della mobilità e dei trasporti (Molise connesso).....	16
6.2. Piano regionale integrato per la qualità dell'aria del Molise (P.R.I.A.MO.).....	18
6.3. Piano energetico ambientale regionale (PEAR)	20
6.4. Considerazioni relativamente alla coerenza esterna tra gli obiettivi specifici del PGTU e la pianificazione sovraordinata.....	22
7. OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PGTU DEL COMUNE DI CAMPOBASSO.....	24
8. QUADRO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO.....	28
8.1. Aria e inquinamento atmosferico	28
8.2. Acqua e risorse idriche	34
8.3. Suolo e paesaggio.....	40
8.4. Biodiversità.....	45
8.5. Popolazione e salute umana	46
8.1. Rumore e vibrazioni.....	49
9. VALUTAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI DEL PGTU SULLE SINGOLE COMPONENTI AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICHE	53
10. CONSIDERAZIONI IN ORDINE ALLA NON ASSOGGETTABILITA' ALLA VAS ...	55
11. ALLEGATO: FORMAT DI SCREENING VINCA.....	57
11.1. Premessa	57
11.2. Normativa comunitaria, nazionale e regionale.....	57
11.3. Format screening di VINCA per Piani/Programmi/Progetti/interventi-PROPONENTE	58



1. PREMESSA

Il Nuovo Codice della Strada e le **Direttive emanate per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani Generali del Traffico (art. 36 del D.L. n. 285)** definisce il Piano Urbano del Traffico Urbano (P.G.T.U.) come un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo – arco temporale biennale – e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Piano del Traffico ha quindi carattere di immediata attuabilità.

Gli obiettivi e gli ambiti di intervento sono individuati nelle Direttive e riassumibili in:

- **il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);**
- **il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);**
- **la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;**
- **il risparmio energetico.**

Il tutto in accordo con gli strumenti urbanistici e i piani vigenti e nel rispetto dei valori ambientali.

Il PGU è quindi uno strumento di pianificazione sotto-ordinato rispetto al PRG vigente (eccezionalmente si possono proporre varianti al PRG con procedure di variazione degli strumenti urbanistici).

Il PGU è un Piano di breve periodo (2 anni) da realizzare ad infrastrutture invariate (ad esclusione di quelle già programmate e/o finanziate) e con modeste risorse.

Contiene al suo interno due tipologie di interventi: interventi che si svilupperanno in gran parte su spazi stradali esistenti e interventi immateriali di carattere gestionale.

Il PGU sviluppa proposte progettuali e azioni di governo relativi alla risoluzione dei nodi critici e al miglioramento della circolazione stradale, alla diffusione di zone a traffico limitato (ZTL), aree pedonali (AP) e low emission zone (LEZ), all'incentivazione della mobilità dolce e delle Zone 30, all'individuazione dei parcheggi di interscambio con azioni immateriali di infomobilità (sistemi di trasporto intelligenti ITS) e all'ottimizzazione della logistica delle merci.

La maggior parte dei contenuti del presente PGU (a differenza di alcuni interventi identificati con i seguenti codici: ROT4, ROT8, ROT12, ROT14, ROT15, ROT16, ROT17, ROT18, ROT19, ROT20, ROT21, ROT22, ROT23, ROT24, ROT25, PT1, PT2, PT3, PT4 e CLO2 esplicitati e valutati nei capitoli successivi) sono stati recepiti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dell'area urbana di Campobasso, approvato con D.C.C. n.42 del 21/12/2022 che è stato valutato dallo scrivente sia



tramite Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che tramite Studio di Incidenza (VINCA) ed è stato poi oggetto da parte dell’Autorità Competente (Regione Molise) di Parere Motivato Finale di VAS coordinata alla valutazione di incidenza ambientale con Determina Dirigenziale n.5677 del 29/09/2022.

Per tale motivo si propone l’esclusione del PGTU dal procedimento di VAS tramite la redazione del presente documento di screening (rapporto preliminare) elaborato ai sensi dell’art.12 Titolo II, Parte II del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e ai sensi della Delib.G.R. n.26 del 26/01/2009.

Ai sensi del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. “per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell’ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative”.



2. NORMATIVA COMUNITARIA, NAZIONALE E REGIONALE

La **norma vigente a livello comunitario** per la valutazione ambientale strategica (VAS) è la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (GU n. 197 del 21/7/2001), concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente. Essa si pone l'obiettivo "di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi, al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".

La Direttiva 2001/42/CE è stata recepita a **livello nazionale** dalla Parte seconda del D.L.vo n. 152 del 3/4/2006 e ss.mm.ii.

La **Regione Molise** ha introdotto la VAS con la Delib.G.R. n.26 del 26/01/2009 "Procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in ambito regionale - Prime disposizioni applicative delineate in conformità al contenuto della parte seconda del Decreto Legislativo n.152/2006 come sostituita dal Decreto Legislativo n.4/2008" e con la Delib.G.R. n.487 dell' 11/05/2009.

Nel 2021 è stata emanata la D.D. del 20/09/2021 n.86 avente come oggetto: "*Decreto Legislativo 3 Aprile 2006, N.152 "Norme in materia ambientale" procedura di valutazione ambientale strategica (VAS). Approvazione modelli aggiornati delle diverse.*"

Come affermato in premessa si propone l'esclusione del PGTU dal procedimento di VAS tramite la redazione del presente documento di screening (rapporto preliminare) elaborato ai sensi dell'art.12 Titolo II, Parte II del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. e ai sensi della Delib.G.R. n.26 del 26/01/2009.

Nello specifico si farà riferimento ai contenuti richiesti dall'Allegato I Parte II del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii. "*Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi.*"

2.1. Soggetti interessati alla procedura di VAS

I soggetti interessati alla procedura di VAS sono:

Autorità proponente	Comune di Campobasso-Servizio Mobilità
Autorità Competente	Regione Molise Direzione Generale VI Servizio Conservazione della Natura e Valutazione di Impatto Ambientale



Per quanto riguarda i Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA) si propone il seguente elenco:

Soggetti Competenti in Materia Ambientale (SCMA)	
1	Regione Molise-IV Dipartimento Governo del Territorio- Servizio pianificazione e gestione territoriale e paesaggistica-tecnico delle costruzioni
2	Regione Molise-IV Dipartimento Governo del Territorio-Servizio Geologico
3	Regione Molise-IV Dipartimento Governo del Territorio-Servizio programmazione politiche energetiche
4	Regione Molise-IV Dipartimento Governo del Territorio- Servizio di Protezione Civile
5	Regione Molise-IV Dipartimento Governo del Territorio-Servizio difesa del Suolo, demanio, opere idrauliche e marittime-idrico integrato
6	Regione Molise-IV Dipartimento Governo del Territorio-Servizio Mobilità
7	Regione Molise-IV Dipartimento Governo del Territorio-Servizio infrastrutture e lavori pubblici
8	Provincia di Campobasso- Settore 2 - Tecnico Ambientale
9	ARPAM - Dipartimento Provinciale di Campobasso
10	ASREM - Distretto di Campobasso
11	Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio del Molise
12	Polizia Municipale
13	Protezione civile - Città di Campobasso
14	Dipartimento Regionale Ferrovie
15	Comune di Ferrazzano
16	Comune di Mirabello Sannitico
17	Comune di Ripalimosani
18	Comune di Campodipietra
19	Comune di Matrice
20	Comune di Oratino
21	Comune di San Giovanni in Galdo
22	Comune di Busso
23	Comune di Vinchiaturò
24	Comune di Castropignano



Per quanto riguarda il Pubblico e il Pubblico interessato si propone il seguente elenco:

Pubblico e Pubblico interessato	
1	Ordine degli Ingegneri Campobasso
2	Ordine degli Architetti, Pianificatori Paesaggisti Conservatori Campobasso
3	Ordine dei Geologi della Regione Molise
4	Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali della Provincia di Campobasso e Isernia
5	Collegio dei Geometri Campobasso
6	Confindustria Molise
7	SEAC Campobasso
8	WWF Molise
9	Legambiente Molise
10	Italia Nostra Molise
11	ACI Campobasso
12	FIT CISL
13	ANAV
14	L'Altritalia ambiente
15	Adiconsum
16	Molise Sorriso
17	Autolinee Santoro Giovanni
18	Associazione il nostro quartiere San Giovanni
19	Associazione Vivi Colle dell'Orso
20	Centro storico onlus
21	CONI
22	Associazione Malatesta
23	Università degli Studi del Molise
24	ConfCommercio Molise
25	Camera di commercio del Molise
26	FILT CGIL Molise
27	AST MOLISE CISL
28	UIL Trasporti Molise
29	Forum TPL Campobasso
30	Molise Tour Bike
31	Fare verde
32	Associazione Studentesca (Scuole medie e Università)



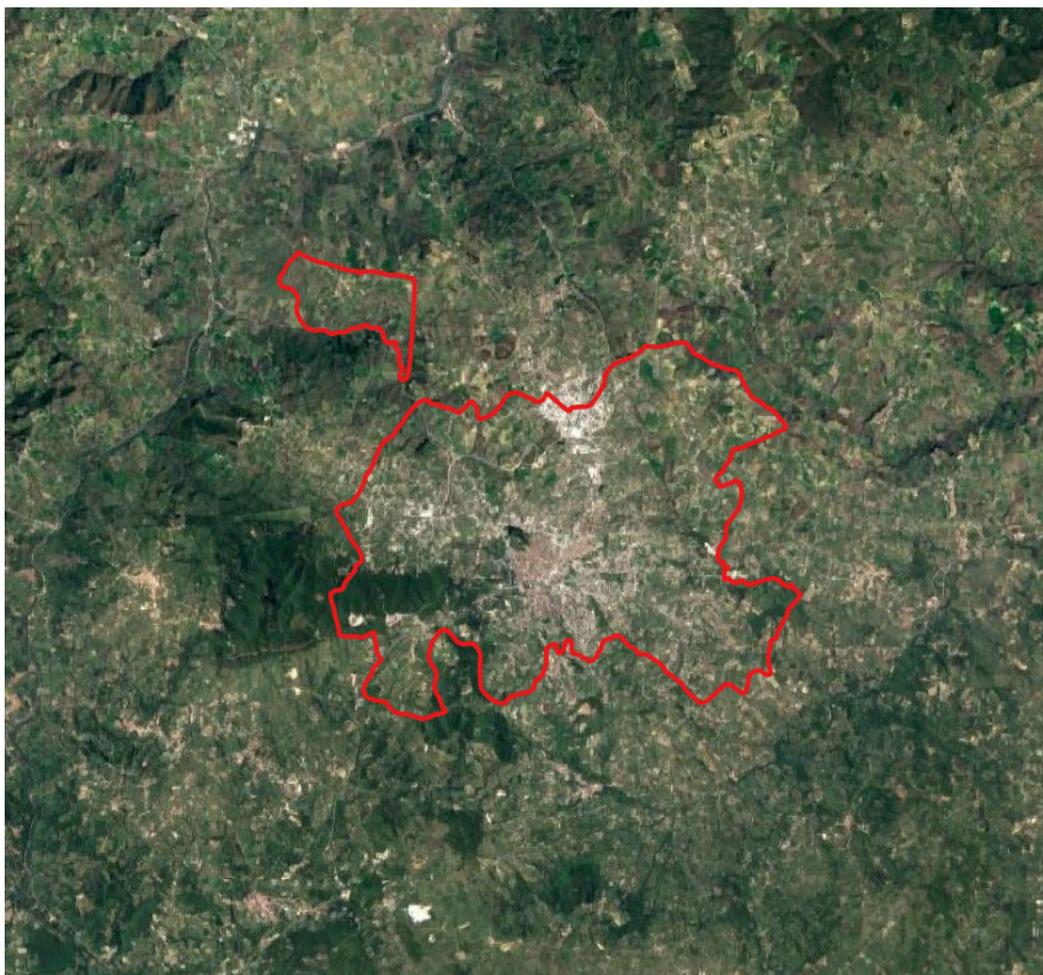
33	Fridays For Future
34	ATM
35	SATI
36	ASSTRA



3. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PGTU DEL COMUNE DI CAMPOBASSO

Il Comune di Campobasso si sviluppa per una superficie di circa 56 km², possiede circa 47.500 abitanti con una densità abitativa di 847,15 ab/km².

Relativamente all'ambito di influenza del PGTU si può affermare che gli interventi proposti dal piano (che si sviluppano su spazi stradali esistenti o sono interventi immateriali di carattere gestionale) promuoveranno effetti ambientali all'interno del Comune di Campobasso.



Inquadramento territoriale del PGTU (delimitato in rosso su ortofotocarta)

4. PUNTI DI FORZA E PUNTI DI DEBOLEZZA DELL'AREA DI INTERESSE DEL PGTU

A seguire si riporta la matrice SWOT riferita allo stato attuale, che definisce i punti di forza (Strengths) e le opportunità (Opportunities), strettamente, e rispettivamente, correlati anche i punti di debolezza (Weaknesses) e alle minacce (Threats).

La disamina rappresenta in forma sintetica, ma molto efficace, quanto emerge dall'analisi dello stato attuale e costituisce uno strumento di supporto alle decisioni per l'individuazione delle strategie e delle azioni di piano sviluppate a seguire.

A seguire si riportano i punti di forza e i punti di debolezza classificati per tema:

- Rete viaria e trasporto privato;
- Trasporto pubblico;
- Mobilità ciclabile e pedonale;
- Sosta e parcheggi;

RETE VIARIA E TRASPORTO PRIVATO

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)	PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)
<ul style="list-style-type: none"> - Riparto modale fortemente sbilanciato verso l'auto privata - Criticità nelle interconnessioni tra la rete viaria di gerarchia superiore e la rete viaria urbana, dovute principalmente alla mancanza di una gerarchia della rete che caratterizzi in modo chiaro gli assi di attraversamento, di distribuzione, penetrazione e gli archi locali - Complessità del nodo infrastrutturale di interconnessione tra la SS87, la SS710 e la SS647 nella zona industriale Ripalimosani-Campobasso - Insufficiente permeabilità tra il centro storico e le aree di espansione urbanistica a sud per la presenza della cesura dovuta alle grandi infrastrutture (sistema tangenziali e linea ferroviaria) - La fluidità di molti archi è condizionata dalla presenza di auto in sosta lungo strada - Grande offerta di parcheggi lungo strada in aree molto prossime al centro che stimolano l'uso dell'auto. 	<ul style="list-style-type: none"> + Il territorio è dotato di importante sistema infrastrutturale stradale che, con il completamento della tangenziale nord chiuderà l'anello di distribuzione esterno alla città di Campobasso. + Negli anni l'eliminazione di intersezioni semaforizzate e regolate da stop/dare precedenza e la loro sostituzione con rotonde ha favorito una maggiore sicurezza per i veicoli privati. + Sono in progetto gli interventi per l'eliminazione dei passaggi a livello attualmente presenti in Via Piave e tra Via San Giovanni e Corso Mazzini + Una parte dell'area urbana è regolamentata attraverso Aree Pedonali in cui non è consentito l'ingresso alle auto



TRASPORTO PUBBLICO

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)	PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)
<ul style="list-style-type: none"> - Trasporto pubblico su gomma poco attrattivo con percorsi delle linee molto estesi che generano frequenti ritardi dovuti a diverse criticità lungo la rete viaria (no preferenziali, sosta “selvaggia”...) - Non chiara gerarchizzazione delle linee del trasporto pubblico urbano e suburbano - Parco veicolare vetusto sia per il trasporto pubblico su gomma che per il trasporto ferroviario - Ridotta estensione di percorsi protetti per agevolare la marcia dei mezzi pubblici in ambito urbano - Mancanza di sistemi di info-mobilità a bordo e presso le fermate - Insufficiente intermodalità con altri modi di trasporto (specialmente ferro-gomma) - Mancanza di spazi adeguati all’attestamento dei servizi urbani su gomma - Servizio ferroviario poco appetibile e momentaneamente effettuato con bus sostitutivi - Scarsa valorizzazione della linea ferroviaria dovuta alle basse velocità commerciali e alla assenza di cadenzamento delle corse (servizio poco riconoscibile) - Riparto modale del mezzo ferroviario molto debole: 1,5% per l’area urbana (a livello provinciale 1%) 	<ul style="list-style-type: none"> + Servizi di TPL con buona copertura dell’intera area comunale. L’offerta di trasporto pubblico urbani nei giorni feriali (numero di corse), è mediamente buona. + Sono in corso le procedure propedeutiche alla gara per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico urbano a Campobasso + La presenza del Polo universitario e delle principali strutture scolastiche di riferimento per il territorio limitrofo fa di Campobasso un grande attrattore di studenti (con età inferiore ai 18 anni non in possesso di patente di guida, o studenti non in possesso dell’auto) fruitori dei servizi di trasporto pubblico. + Punto di interscambio tra linee in Piazza Pepe e Piazza Cuoco (anche in scambio con i servizi ferroviari) in centro città. + Rinnovo del parco veicolare pubblico grazie alle fonti di finanziamento europee (erogate dalla Regione) e statali (erogate dal MIMS) + Completamento del percorso pedonale di connessione tra il Terminal extraurbano e il centro. + Stazione ferroviaria molto centrale e a distanza pedonale del centro città + Il progetto di metropolitana leggera con il potenziamento della tratta tra Matrice e Bojano + Nel Comune di Campobasso sono state realizzate le stazioni Duca d’Aosta e San Michele da attivare nel progetto di metropolitana comprensoriale + L’elettrificazione della tratta Roccaravindola – Isernia – Campobasso è funzionale per il potenziamento dell’offerta del servizio ferroviario con i bacini di Roma e Napoli



MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)	PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)
<ul style="list-style-type: none"> - Elevata propensione all'uso dell'auto anche per spostamenti esclusivamente urbani, e di corto raggio (entro 3/4/5 km). - Assenza di una rete ciclabile. - Scarsa propensione all'uso della bicicletta, se non per spostamenti limitati al tempo libero (riparto modale mostra la quota bici allo 0,1% nell'Area urbana) - Scarse infrastrutture dedicate agli utenti della mobilità dolce: punti di scambio e ricarica. - Scarse Zone 30 progettate con adeguati interventi di traffic calming - Insufficiente intermodalità con gomma urbana e ferro. - Condizioni orografiche poco favorevoli, se non in alcuni ambiti, all'utilizzo della bici "muscolare" - La pericolosità del traffico condiziona l'uso della bici. Negli ultimi 3 anni sono stati 8 i ciclisti coinvolti in un incidente stradale. Criticità nell'accessibilità e percorribilità degli attraversamenti pedonali. - La presenza di rotatorie in ambiti ad elevati flussi pedonali necessita di accorgimenti per la sicurezza dei soggetti vulnerabili della strada. 	<ul style="list-style-type: none"> + Ridotta lunghezza degli spostamenti all'interno del centro storico compatto, dove i principali poli di attrazione, il nodo di interscambio della stazione ferroviaria e il terminal bus extraurbani (completamento del percorso pedonale) + Buona la quota di soggetti che si muovono a piedi, circa il 13% degli spostamenti nell'ora di punta avviene in questo modo + Presenza di aree pedonali nei centri storici dei tre comuni + Presenza di percorsi podistici molto utilizzati per il tempo libero + Grandi opportunità possono derivare, in termini di sostenibilità, dalla migrazione dall'uso dell'auto verso ciclabilità (modalità assistita, anche in modalità sharing), micromobilità e a piedi + Altra grande opportunità è da ricercare nel fornire adeguati servizi e infrastrutture per favorire l'intermodalità (primo spostamento in auto/bus/treno, spostamento finale in bici/a piedi/in micromobilità elettrica). + Sono in previsione interventi riguardanti la realizzazione di strade scolastiche. + Presenza di canali di finanziamento per l'implementazione di servizi per la mobilità ciclopedonale: realizzazione di Zone 30, interventi di qualità urbana, interventi per l'adeguamento e l'implementazione di percorsi pedonali



SOSTA E PARCHEGGI

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)	PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)
<ul style="list-style-type: none"> - Diffusa presenza di sosta lungo strada che condiziona la fluidità della circolazione. - Assenza di un sistema “marcato” a tariffa piramidale per favorire l'utilizzo della mobilità alternativa all'auto privata. - Forte richiamo nell'uso del veicolo privato per muoversi in città, conseguenza dell'ampia offerta di sosta lungo strada - L'assenza di parcheggi pubblici in struttura affida alla sosta di superficie (lungo strada e nelle piazze) tutta la domanda di sosta presente in città, dovuta sia ai residenti che agli utenti sistematici ed occasionali. 	<ul style="list-style-type: none"> + La gestione della sosta a pagamento è stata di recente affidata dal Comune di Campobasso alla Società in house – la S.E.A. Servizi e Ambiente S.p.A + Presenza di una zonizzazione della sosta. + Presenza di forme di abbonamento speciali per residenti e lavoratori all'interno delle zone di sosta + Ampia offerta di stalli di sosta gratuiti al di fuori delle zone di sosta a pagamento + Grande opportunità è rappresentata dalla disponibilità di un'ampia dotazione di aree semi-periferiche di sosta gratuita, o tariffe molto agevolate, che possono fungere da aree di scambio con il TPL

5. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

In questo capitolo vengono presentati gli obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti a livello internazionale e nazionale che avranno un ruolo "guida" per l'intero percorso di redazione del PGTU del Comune di Campobasso.

Le fonti da cui sono stati estratti gli obiettivi di sostenibilità ambientale sono:

- Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile
- Libro Bianco Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile 2011
- "Agenda 2030 per lo sviluppo Sostenibile (approvata dall'ONU)-Rapporto ASvIS 2020 "L'Italia e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile"
- Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia
- Green deal europeo.
- The Environmentale Noise Directive (2002/49/EC)
- Quiet areas in Europe, The environment unafeccted by noise pollution-European Environment Agency (EEA), Report No 14/2016

Componente	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Fonte
<p>Mobilità e trasporti</p>	<p>1- <i>Sistemi integrati di informazione e gestione dei trasporti che agevolino la fornitura di servizi di mobilità intelligente, la gestione del traffico per un uso migliore dell'infrastruttura e dei veicoli e sistemi di informazione in tempo reale per rintracciare e gestire i flussi di merci; informazioni per passeggeri/tragitti, sistemi di prenotazione e pagamento;</i></p> <p>2- <i>Sensibilizzare l'opinione pubblica sulla disponibilità di alternative alle tipologie di trasporto individuali convenzionali (utilizzare meno l'automobile, andare a piedi e in bicicletta, usare i servizi di auto condivisa e di park & drive, i biglietti intelligenti, ecc.).</i></p>	<p>Libro Bianco Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile 2011</p>



Componente	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Fonte
	3) Entro il 2030, fornire l'accesso a sistemi di trasporto sicuri, sostenibili, e convenienti per tutti, migliorare la sicurezza stradale, in particolare ampliando i mezzi pubblici, con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani	"Agenda 2030 per lo sviluppo Sostenibile (approvata dall'ONU)-Rapporto ASvIS 2020 "L'Italia e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile"
Popolazione, salute umana e sicurezza	4- Diminuire l'esposizione della popolazione ai fattori di rischio ambientale e antropico	Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile
	5- Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada. Conformemente a tale obiettivo il numero di vittime dovrebbe essere dimezzato entro il 2020 e l'Unione europea dovrebbe imporsi come leader mondiale per quanto riguarda la sicurezza in tutti i modi di trasporto	Libro Bianco Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile 2011
Aria e fattori climatici	6- Riduzione delle emissioni globali dei gas serra del 70% nel lungo termine	Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia
	7- Raggiungere la neutralità climatica nell'UE entro il 2050 11- Riduzione delle emissioni di gas serra del 90% entro il 2050	Green deal europeo
Suolo	8- Riduzione della pressione antropica sui sistemi naturali, sul suolo e destinazione agricola e forestale, sul mare e sulle coste	Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia
Biodiversità	9- Conservazione della biodiversità	Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia
Energia	10- Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio	Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile
Ambiente urbano e paesaggio	11- Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera e mantenimento delle concentrazioni di inquinanti al di sotto di limiti che escludano danni alla salute	Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia



Componente	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Fonte
	<i>umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale</i> <i>12-Migliore qualità dell'ambiente urbano</i>	
Acqua	<i>13-Riduzione dell'inquinamento nelle acque interne, nell'ambiente marino e nei suoli</i>	Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia
Rumore	<i>14) ridurre il rumore ambientale laddove necessario e conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona.</i>	The Environmentale Noise Directive (2002/49/EC)
	<i>15)Abbassare i livelli di rumore tramite: riduzione della densità del e la moderazione della velocità del traffico a 30 Km/h</i>	
	<i>16)Incentivare la pedonalizzazione, la ciclabilità e la diffusione di veicolo elettrici</i>	
	<i>17) Proteggere dall'inquinamento acustico non solo la popolazione ma anche la fauna selvatica e gli habitat</i>	Quiet areas in Europe, The environment unafeccted by noise pollution-European Environment Agency (EEA), Report No 14/2016



6. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO E PIANIFICATORIO

Nel seguente capitolo sono stati presi in considerazione e valutati gli obiettivi che i piani sovraordinati al Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Campobasso si prefiggono.

6.1. Piano regionale della mobilità e dei trasporti (Molise connesso)

Il Piano regionale della mobilità e dei trasporti (Molise connesso) della Regione Molise è stato approvato nel Marzo 2022 dalla Giunta regionale del Molise.

I **macro obiettivi** sono:

- 1) *Assicurare il diritto alla mobilità delle persone e delle merci, riservando un'opzione preferenziale al trasporto collettivo;*
- 2) *Assicurare lo sviluppo economico della regione, attraverso una migliore integrazione dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo, stradale e aereo;*
- 3) *Assicurare il perfetto equilibrio tra i predetti obiettivi e la necessità di tutelare l'assetto ambientale."*

Gli **obiettivi specifici**, come si evince dalla relazione generale del Piano Regionale dei Trasporti della Regione Molise sono invece i seguenti:

ACCESSIBILITA'
<p><i>i)definire una ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità regionale: rappresentare uno scenario futuro ottimale di riferimento e, qualora possibile, soluzioni alternative;</i></p> <p><i>ii)prevedere un'organizzazione della mobilità regionale in termini di multi modalità e intermodalità e, quindi, uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;</i></p> <p><i>iii)contribuire a migliorare l'attrattività e la qualità del territorio;</i></p> <p><i>iv)supportare la connettività e la coesione territoriale, al fine preciso di ridurre il fenomeno di marginalizzazione;</i></p> <p><i>v)promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche.</i></p>
INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI
<p><i>i)realizzare una efficiente interconnessione fra le reti di rango regionale e quelle sovraregionali;</i></p> <p><i>ii)integrazione di un sistema multimodale dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada-mare sia per il trasporto delle persone, in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale;</i></p>
TRASPORTO COLLETTIVO/TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



i)riorganizzare il trasporto pubblico locale su gomma, in raccordo con le prescrizioni comunitarie;
ii)definire possibili soluzioni di miglioramento dell'efficienza e dell'economicità dei trasporti di persone;
iii)garantire opzioni di trasporto che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave; valutare la possibilità di sperimentare e/o attivare soluzioni di trasporto flessibili e innovative (es. servizi di trasporto a chiamata);
iv)considerare l'obiettivo di aumento della percentuale di cittadini trasportati con mezzi alternativi all'auto privata;
v)fornire soluzione per migliorare qualità e affidabilità dei servizi di trasporto pubblico regionale locale in ambito urbano ed extraurbano, anche considerando le diverse caratteristiche ed esigenze dei bacini di traffico;
vi)potenziare i servizi di trasporto collettivo, anche mediante politiche di incentivazione di rinnovamento del materiale rotabile;
vii)valutare la possibilità di prevedere interventi di velocizzazione delle linee ferroviarie (vedi elettrificazione della rete, riqualificazione di impianti tecnologici, interventi su ferrovie non interconnesse);

MERCİ E LOGISTICA

i)Promuovere e sviluppare la competitività dell'area portuale e retroportuale, anche mediante l'adozione delle misure contemperate nella prima fase di attuazione del piano portuale;
ii)sviluppare sinergie ed accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali;
iii)promuovere la cooperazione tra tutti i soggetti a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di reti di trasporto, vettori, operatori economici) per lo sviluppo e la gestione integrata della piattaforma logistica regionale;
iv)attivare forme di collaborazione con i comuni nell'ottica del miglioramento della crescita e dell'organizzazione dei servizi logisticistici;
v)integrazione di un sistema multimodale (benché di semplice cabotaggio) dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato stradamarine in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale di Termoli

SICUREZZA STRADALE

i)Fornire delle Linee Guida per gli enti locali al fine della redazione ed attuazione degli interventi finalizzati alla sicurezza stradale;
ii)Promuovere e valutare interventi materiali riguardanti le infrastrutture che vadano ad eliminare i deficit e le inefficienze funzionali, al fine di assicurare l'accesso ai principali nodi di trasporto regionali e sovraregionali;

ICT

i)Contemplare l'integrazione di strumenti ICT nella gestione e organizzazione della mobilità regionale, quindi prevedere anche il ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (ITS – Intelligent Transportation System).



ii) Informatizzare i servizi sull'utenza e sul monitoraggio della stessa, sulla gestione delle infrastrutture di trasporto e sul controllo del traffico.

6.2. Piano regionale integrato per la qualità dell'aria del Molise (P.R.I.A.MO.)

Il Piano regionale integrato per la qualità dell'aria del Molise (P.R.I.A.MO.) è stato approvato con Deliberaz. C.R. Molise del 15/01/2019 n.6.

Analizzando il Piano, emerge che vengono individuati 4 ambiti tematici:

- 1) città e trasporti
- 2) energia
- 3) attività produttive
- 4) agricoltura

Ai fini della valutazione ambientale strategica del PGTU di Campobasso verrà preso in considerazione soli il primo ambito tematico, poichè strettamente correlato ad un piano urbano della mobilità sostenibile: città e trasporti.

CITTA' E TRASPORTI STRADALI
Linea di azione 1: Forme di mobilità sostenibile in alternativa all'uso del veicolo privato
AZIONI
a) Scelte urbanistiche per la mobilità sostenibile
b) Progressiva estensione delle limitazioni della circolazione dei veicoli più inquinanti.
c) Sostegno alla mobilità elettrica in ambito urbano.
d) Incentivazioni a veicoli a metano e GPL.
Linea di azione 2: Pianificazione territoriale
AZIONI
a) Inserire obiettivi di qualità dell'aria e di saldo emissivo zero in tutti gli strumenti di pianificazione.
Linea di azione 3: Promozione e ottimizzazione dell'utilizzo del trasporto pubblico locale
AZIONI
a) Rinnovo parco autobus con sostituzione degli autobus più inquinanti con autobus a minor impatto ambientale.
b) Riqualficazione dell'offerta dei servizi del tpl per migliorare l'alternativa modale al veicolo privato.
c) Interventi per l'interscambio modale: miglioramento dell'interscambio modale ferro-gomma-bici nelle stazioni/fermate del trasporto pubblico.

d) Attivazione di un sistema di tariffazione integrata della mobilità regionale (ferro, gomma, servizi di bike e car sharing, sosta, ricarica elettrica...).
Linea di azione 4: Promozione della mobilità ciclabile
AZIONI
a) Riqualificazione della rete ciclo-pedonale.
b) Promozione del bike-sharing.
Linea di azione 5: Regolamentazione della distribuzione delle merci in ambito urbano
AZIONI
a) Limitazione degli accessi alle zone urbane ai veicoli commerciali più inquinanti.
Linea di azione 6: Rete ferroviaria
AZIONI
a) Promozione di interventi per l'elettrificazione della rete ferroviaria.
Linea di azione 7: Riqualificazione energetica degli edifici
AZIONI
a) Riqualificazione energetica edifici pubblici
b) Riqualificazione energetica degli edifici ad uso industriale
Linea di azione 8: Riqualificazione di impianti termici
AZIONI
a) Promozione di interventi per la sostituzione di impianti di climatizzazione invernale esistenti con impianti di climatizzazione invernale utilizzanti generatori di calore a condensazione con requisiti minimi di rendimento termico utile.
b) Incentivazione dell'utilizzo di combustibile a minor impatto ambientale.
c) Limitazione di utilizzo degli apparecchi domestici a bassa efficienza nelle aree sensibili nel periodo autunno/inverno.
d) Definizione di requisiti minimi di efficienza degli apparecchi nelle aree di superamento dei VL per PM10 e NO2.
e) Certificazione degli impianti a legna e biomasse < 35 kW e delle stufe e caminetti.
Linea di azione 9: Adeguamento regolamenti comunali
AZIONI
a) Adozione di requisiti di eco-sostenibilità nei regolamenti edilizi comunali.
Linea di azione 10: Misure gestionali per il risparmio energetico
AZIONI
a) Obbligo di mantenere chiuse le porte di accesso al pubblico da parte di esercizi commerciali, pubblici, ecc. per evitare dispersioni termiche sia nel periodo invernale che in quello estivo.
Linea di azione 11: Estensione delle ZTL e delle aree pedonali nei centri storici



AZIONI
a) Promozione di aree ZTL.
b) Armonizzazione delle regole di accesso e sosta nelle ZTL.
c) Promozione dell'estensione delle aree pedonali.
Linea di azione 12: Limitazione della circolazione privata in area urbana
AZIONI
a) Limitazione della circolazione in area urbana per le categorie veicolari più inquinanti.
b) Agevolazioni accesso ZTL e parcheggi gratuiti per veicoli elettrici.
c) Azioni per sopperire la domanda di mobilità privata con il trasporto pubblico (es. abbonamenti agevolati).
Linea di azione 13: Meccanismo condiviso di attuazione di misure emergenziali in caso di superamenti prolungati dei VL di qualità
AZIONI
a) Domenica ecologica emergenziale con limitazione per medesime categorie di veicoli.
b) Abbassamento di 1 grado della temperatura negli ambienti riscaldati.
Linea di azione 14: Opere infrastrutturali
AZIONI
a) Realizzazione di percorsi alternativi per la deviazione del traffico dal centro della città di Venafrò, per il flusso veicolare da e per Roma.
Linea di azione 15: Spostamento modale delle merci su rotaia
AZIONI
a) Promuovere lo spostamento del trasporto merci da gomma a rotaia.

6.3. Piano energetico ambientale regionale (PEAR)

Il Piano energetico ambientale regionale è stato approvato con DGR n.133 dell'11 Luglio 2017.

Gli obiettivi generali del PEAR risultano essere i seguenti:

1) Efficienza energetica e diminuzione dei consumi: perseguita sia impiegando sistemi fisici capaci di ottenere lo stesso risultato utilizzando meno energia, sia adottando uno stile di vita teso ad evitare gli sprechi ed i consumi irrazionali.

Le misure per raggiungere questo obiettivo risultano essere le seguenti:

- a) Interventi sugli involucri degli edifici (coibentazioni pareti opache orizzontali e/o verticali, sostituzioni infissi, eliminazioni ponti termici, etc).,
- b) efficientamento impianti (caldaie a condensazione, sistemi di produzione ACS più efficienti, sistemi di ventilazione meccanica con recupero del calore, sistemi di HBES/BACS home building automation, etc.)



- c) pompe di calore
- d) geotermia a bassa entalpia
- e) sostituzioni elettrodomestici
- f) interventi su motori elettrici
- g) sistemi di erogatori a basso flusso
- h) interventi sui sistemi di illuminazione
- i) dispositivi anti stand by domestici
- l) installazione ups
- m) veicoli ad alta efficienza etc
- n) cogenerazione/trigenerazione

2) Incremento dell'utilizzo delle Fonti Energetiche Rinnovabili: puntando in particolare ad usare risorse endogene capaci di avvicinare i produttori ed i consumatori per un uso responsabile.

Le misure per raggiungere questo obiettivo risultano essere le seguenti:

- a) solare termico
- b) pompe di calore
- c) geotermia a bassa entalpia
- d) installazione impianti di riscaldamento a biomassa di piccola taglia
- e) uso di biocombustibili per mezzo di trasporto
- f) cogenerazione/rigenerazione da fonte rinnovabile
- g) uso biomasse legnose del comparto forestale
- h) uso olio vegetale puro
- i) uso biogas
- l) idroelettrico fluviale
- m) idroelettrico delle reti acquedottistiche
- n) impianti eolici di piccola taglia
- o) eolico
- p) impianti fotovoltaici di piccola taglia
- q) fotovoltaico

3) Miglioramento delle Governance: rivedere le procedure, aggiornare le linee guida per un corretto inserimento delle strutture energetiche nel rispetto del territorio e puntare sulla formazione degli addetti del settore e sull'informazione ai cittadini.

Le misure per raggiungere questo obiettivo risultano essere le seguenti:

- a) diagnosi energetiche e promozione di azioni di efficientamento energetico
- b) promozione dell'utilizzo di Trasporto Pubblico Locale (TPL)



- c) promozione di sistemi di mobilità sostenibile
- d) promozione della solarizzazione degli edifici
- e) aggiornamento dei Regolamenti edilizi comunali
- f) introduzione di protocolli di certificazione ambientale nel settore edilizio
- g) contratto di rendimento energetico per la gestione degli impianti degli edifici pubblici
- h) promozione degli acquisti pubblici verdi
- i) promozione di attività di educazione e formazione professionale
- l) idroelettrico fluviale
- m) promozione e sviluppo di raccolta differenziata
- n) sistemi di contabilizzazione e gestione dell'energia
- o) aggiornamento della normativa di settore

4) Potenziamento delle filiere energetiche ed agro-energetiche: per utilizzare l'ammodernamento del sistema energetico come fattore di sviluppo socio-economico.

Le misure per raggiungere questo obiettivo risultano essere le seguenti:

- a) sistemi di produzione di combustibili rinnovabili
- b) teleriscaldamento
- c) micro grid

6.4. Considerazioni relativamente alla coerenza esterna tra gli obiettivi specifici del PGTU e la pianificazione sovraordinata

In seguito alla valutazione preliminare in merito alla coerenza esterna tra gli obiettivi del PGTU del Comune di Campobasso con la pianificazione sovraordinata emerge **una buona coerenza tra gli obiettivi specifici del PGTU del Comune di Campobasso e gli obiettivi dei piani sovraordinati.**

Elevata coerenza emerge con gli obiettivi e le finalità promosse dal **Piano regionale integrato per la qualità dell'aria del Molise (P.R.I.A.MO.)** in quanto il PGTU del Comune di Campobasso, grazie alle sue strategie orientate alla risoluzione dei nodi critici e alla fluidificazione lenta della mobilità, alla diffusione delle zone a traffico limitato (ZTL) delle aree pedonali (APP) e delle Low Emission Zone (LEZ), allo split modale auto/mobilità dolce mira a ridurre le emissioni climalteranti al fine raggiungere l'obiettivo relativo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Forte coerenza risulta esserci con gli obiettivi generali e gli obiettivi specifici promossi dal **Piano regionale della mobilità e dei trasporti (Molise connesso).**

Nello specifico alcuni obiettivi specifici relativi alla sicurezza stradale, all'infomobilità ITS, al tema delle merci e della logistica sono pressochè sovrapponibili con gli obiettivi e le strategie proposte dal Piano Generale del Traffico (PGTU).

Lo stesso si può sostenere nei confronti del **Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR)** che al suo interno, promuove come obiettivo generale 3 "Miglioramento delle



Governance: rivedere le procedure, aggiornare le linee guida per un corretto inserimento delle strutture energetiche nel rispetto del territorio e puntare sulla formazione degli addetti del settore e sull'informazione ai cittadini" misure relative alla promozione di sistemi di mobilità sostenibile e alla promozione dell'utilizzo di Trasporto Pubblico Locale (TPL).



7. OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PGTU DEL COMUNE DI CAMPOBASSO

Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Campobasso propone strategie orientate alla risoluzione dei nodi critici e al miglioramento della circolazione stradale, alla diffusione di zone a traffico limitato (ZTL), aree pedonali (AP) e low emission zone (LEZ), all'incentivazione della mobilità dolce e delle Zone 30, all'individuazione dei parcheggi di interscambio con azioni immateriali di infomobilità (sistemi di trasporto intelligenti ITS) e all'ottimizzazione della logistica delle merci.

Gli obiettivi e le strategie che il PGTU si prefigge sono riassumibili nella seguente tabella.

OBIETTIVI DEL PGUT	STRATEGIE DEL PGTU DEL COMUNE DI CAMPOBASSO
<p>OB.1) Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)</p> <p>OB.2) Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali)</p> <p>OB.3) La riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico</p> <p>OB.4) Il risparmio energetico</p>	<p>St.1) La classifica funzionale delle strade e regolamento viario</p> <p>St.2) Studio delle sezioni stradali/nodi critici: il miglioramento della circolazione stradale nell'area urbana e periurbana di Campobasso e l'aumento dei livelli di sicurezza</p> <p>St.3) Zone a traffico limitato (ZTL), Aree pedonali (AP) e Low Emission Zone (LEZ): la protezione delle aree di pregio</p> <p>St.4) Zone 30 e ciclabilità: interventi di moderazione del traffico</p> <p>St.5) Il sistema della sosta</p> <p>St.6) Logistica delle merci</p> <p>St.7) Infomobilità</p>

Si rimanda alla relazione generale C7QPR020 per una lettura approfondita delle strategie proposte dal Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).



Nella tabella sottostante si riportano l'elenco degli interventi contenuti all'interno del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) suddivisi per:

- **Interventi dello scenario di riferimento** (sono tutti gli interventi già programmati, progettati, finanziati e/o in fase di realizzazione) che hanno seguito o stanno seguendo, pertanto, un loro iter valutativo e approvativo
- **Interventi recepiti dal PUMS per il breve-medio periodo** (sono tutti gli interventi recepiti dal PUMS dell'area urbana di Campobasso già corredato di valutazione ambientale strategica (VAS) coordinata alla valutazione di incidenza ambientale (VINCA) oggetto di parere motivato da parte dell'Autorità competente (Regione Molise) con Determina Dirigenziale n.5677 del 29/09/2022
- **Interventi proposti dal PGTU** (sono invece tutti gli interventi di nuova proposta PGTU evidenziati in azzurro nella tabella sottostante)



PGTU DELL'AREA URBANA DI CAMPOBASSO - ELENCO DEGLI INTERVENTI COMPRESI NEGLI SCENARI						
Tema	Cod.	Descrizione	SCRif	SC BM PUMS	PGTU	
1 Studio delle sezioni stradali/nodi critici: il miglioramento della circolazione stradale nell' area urbana e periurbana di Campobasso e l' aumento dei livelli di sicurezza	ROT1	STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO 2014-2020 - AREA URBANA DI CAMPOBASSO: Rotatoria di progetto zona industriale di Ripalimosani R1	X			
	ROT2-ROT3	Rotatorie di progetto zona industriale Ripalimosani R2-R3		X		
	ROT4	Rotatoria di progetto all'intersezione di SS.87 e la viabilità di collegamento alle SS.70 (area zona industriale al confine tra Campobasso e Ripalimosani) R4				X
	ROT5	Rotatoria di progetto su piazza I Maggio R5	X	X		
	ROT6	Rotatoria di progetto all'intersezione di via G.Ferro e M.Carbone R6			X	
	ROT7	Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXIV Maggio e via IV Novembre R7	X			
	ROT8	Rotatoria di progetto all'intersezione di via Ferro, via F.Ili Pistilli Sipio e via Sant'Antonio Abate				X
	ROT9	Ridisegno rotatoria di Piazzale Palatucci R9	X			
	ROT10	rotatoria di progetto nodo scuola Colozza R10			X	
	ROT11	Rotatoria di progetto all'intersezione di via San Giovanni e via Giovanbattista Vico R11			X	
	ROT12	Rotatoria di progetto all'intersezione di via Trivisonno, via Monsignor Bologna, viale Alessandro Manzoni e via Herculanea R12				X
	ROT13	Rotatoria di progetto all'intersezione di viale A.Manzoni e viale G.Leopardi R13			X	
	ROT14	Rotatoria di progetto all'intersezione di viale Manzoni e via Scardocchia R14				X
	ROT15	Fluidificazione del nodo a schema rotatorio tra viale Leopardi e via Pascoli R15				X
	ROT16	Rotatoria di progetto all'intersezione di via Puglia, via Calabria e via Sardegna R16				X
	ROT17	Rotatoria di progetto uscita tangenziale est-zona industriale R17				X
	ROT18	Rotatoria di progetto all'intersezione di via Sant' Antonio Abate, via P.S. Zinno e viabilità Contrada Fontana Vecchia R18				X
	ROT19	Rotatoria esistente ridisegnata all'intersezione di via IV Novembre, via Berlinguer, via Ciccaglione e ingresso parcheggio R19				X
	ROT20	Rotatoria esistente ridisegnata all'intersezione di via Colitto, via Berlinguer, via XXV Aprile e via Trombetta R20				X
	ROT21	Rotatoria esistente ridisegnata all'intersezione di via Insorti D'Ungheria e via Colitto R21				X
	ROT22	Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXIV Maggio e via Monte Grappa R22				X
	ROT23	Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXIV Maggio e via Piave R23				X
	ROT24	Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXIV Maggio, via Ciccaglione e via Sturzo R24				X
	ROT25	Rotatoria di progetto in prossimità del nuovo Eurospin in via Puglia R25				X
	PT1	Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Monte Santo, via Monte Nevoso e via Monte Sabotino				X
PT2	Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Pasubio e via Montello				X	
PT3	Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Monfalcone				X	
PT4	Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Monte San Gabriele e via Martiri Molisani della Resistenza				X	
2 ZTL, AP E LEZ: la protezione delle aree di pregio	PED1	Percorso pedonale di connessione tra la fermata Duca D'Aosta e il centro		X		
	PED2	Attrezzaggio della fermata San Michele		X		
	PED3	STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO 2014-2020 - AREA URBANA DI CAMPOBASSO: Intermodalità TPL-pidi: percorso pedonale di progetto per il centro storico di Ferrazzano	X			



	QUR1	Continuità pedonale tra Corso Vittorio Emanuele e Piazza Pepe e nuovi schemi circolatori a essa funzionali		X	
	QUR2	Riqualificazione area stazione		X	
3 Zone 30	Z30-1	Plesso scolastico Giovanni Antonio Colozza (prioritaria)		X	
	Z30-4	Istituto Guglielmo Marconi (prioritaria)		X	
	Z30-6	Stadio vecchio Romagnoli (prioritaria)		X	
	Z30-8	Centro storico/Via Garibaldi (prioritaria)		X	
	Z30-12	Istituto Comprensivo Jovine/Parco De Filippo		X	
	Z30-13	Università degli Studi del Molise		X	
	Z30-14	Istituto Comprensivo Iginio Petrone		X	
	Z30-15	Centro storico/Comune (prioritaria)		X	
	4 Ciclabilità	ICP-1	itinerario ciclabile prioritario 01 viale Manzoni - via Herculanea - via Cavour - corso Mazzini - via XXIV Maggio - via IV Novembre - via Enrico Berlinguer - via Colitto - via Crispi - corso Mazzini - corso Via Regina Elena - via Scatolone - via Petrella - via Trivisonno - Monsignore Bologna via Pascoli - via Leopardi - viale Manzoni		X
ICP-2		itinerario ciclabile prioritario 02 corso Mazzini - via San Giovanni		X	
ICP-3		itinerario ciclabile prioritario 03 Corso Mazzini - viale XXIV Maggio- via IV Novembre- Via Enrico Berlinguer - Via Colitto		X	
ICP-4		itinerario ciclabile prioritario 04 via Garibaldi - via Tiberio - via Insorti di Ungheria - via Colitto		X	
IVV-1		Itinerario ciclabile Via Verde piazza Savoia - via Duca d'Aosta - SP53 - incrocio Madonnella - SP53 - SP143 - Bosco Faiete - via Insorti di Ungheria - via Colitto		X	
5 Il sistema della sosta	PSK1	Cerniera A piazza Venezia (esistente, da attrezzare)		X	
	PSK2	Cerniera B viale Manzoni (esistente, da attrezzare)		X	
	PSK3	Cerniera C San Giovannello (progetto)		X	
	PSK5	STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO 2014-2020 - AREA URBANA DI CAMPOBASSO: Nuovo parcheggio di interscambio piazza I Maggio ZI tra Campobasso e Ripalimosani	X		
	PRE5	Area di sosta tir per la logistica industriale su via G.Ferro		X	
6 City Logistics	CLO1	parcel lockers alle cerniere		X	
	CLO2	NDA presso la stazione ferroviaria di Campobasso			X
7 Infomobilità	ITS1	STRATEGIA DI SVILUPPO URBANO 2014-2020 - AREA URBANA DI CAMPOBASSO: sistemi di trasporto intelligenti: pannelli/tabelloni informativi in punti strategici dei collegamenti stradali nei tre comuni (esempio Ripalimosani per l'accessibilità da nord)	X		
	ITS3	Regolamentazione degli accessi nel centro città: i nuovi varchi ZTL	X		

8. QUADRO AMBIENTALE DI RIFERIMENTO

Per la redazione del seguente capitolo si è partiti dal quadro di riferimento ambientale redatto dallo scrivente per il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dell'area urbana di Campobasso (Agosto 2022) aggiornandolo con gli ultimi dati disponibili in relazione alle seguenti componenti:

- Aria inquinamento atmosferico
- Acqua e risorse idriche
- Suolo e paesaggio
- Biodiversità
- Popolazione e salute umana
- Rumore e vibrazioni

8.1. Aria e inquinamento atmosferico

Il D. Lgs. 155/10 assegna alle Regioni e alle Province Autonome il compito di procedere alla zonizzazione del territorio (art. 3) e alla classificazione delle zone (art. 4).

Il D. Lgs. 155/10 ha rivisto i criteri attraverso i quali realizzare la zonizzazione ai fini della valutazione della qualità dell'aria.

La Regione Molise con D.G.R. n.375 del 01 agosto 2014 ha disposto la zonizzazione del territorio molisano in termini di qualità dell'aria.

Le zone individuate sono le seguenti:

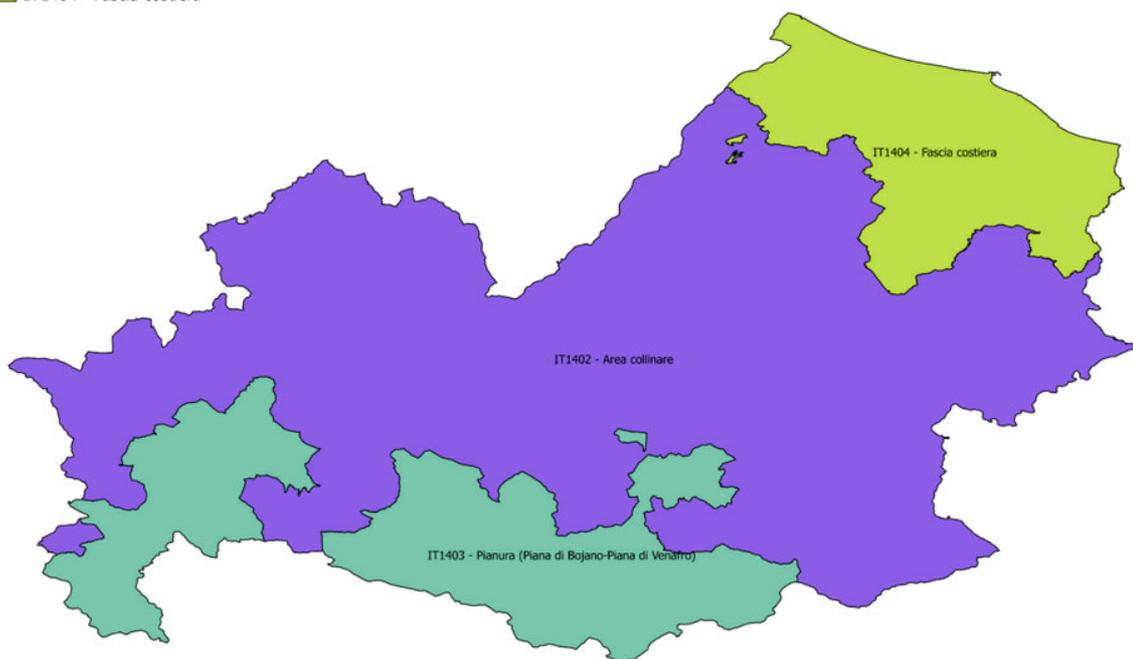
- IT1402 Zona "Area collinare"
- IT1403 Zona "Pianura (Piana di Bojano-Piana di Venafro)"
- IT1404 Zona "Fascia costiera"
- IT 1405 Zona "Ozono montano-collinare".

Le prime 3 zone (IT1402, IT1403, IT1404) sono relative alla zonizzazione degli inquinanti di cui al comma 2 dell'articolo 1 del D. Lgs. 155/2010.

Relativamente alla zonizzazione dell'ozono sono state individuate due zone, una coincidente con la zona individuata dal codice IT1404 ed una individuata dal codice IT1405.

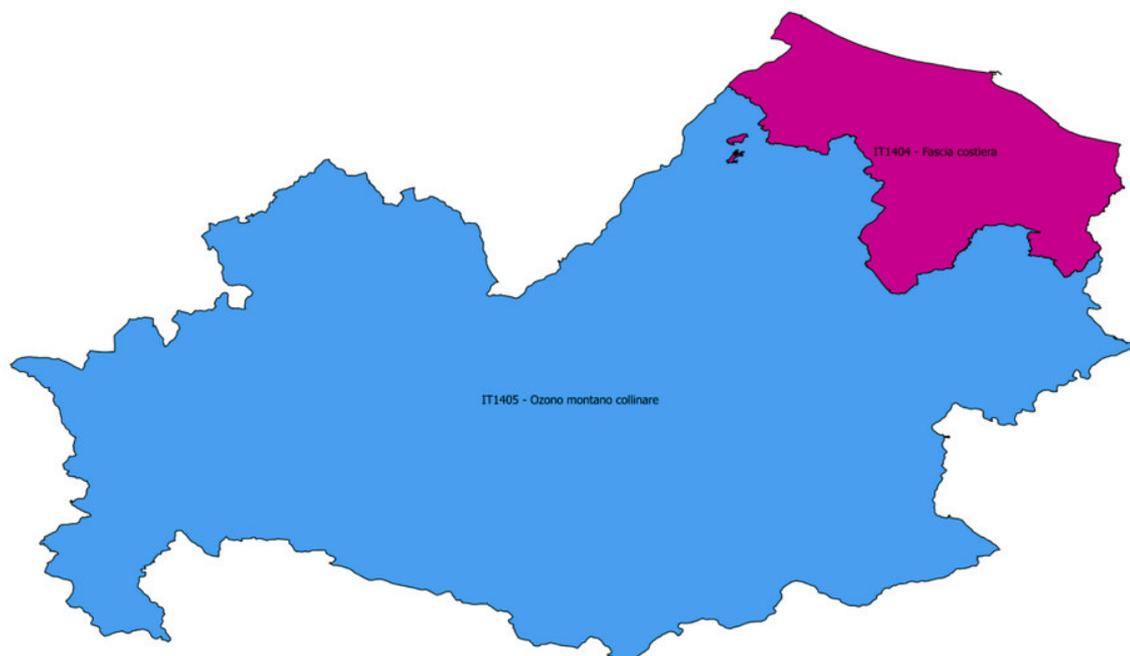


- IT1402 - Area collinare
- IT1403 - Pianura (Piana di Bojano-Piana di Venafro)
- IT1404 - Fascia costiera



Carta della zonizzazione per tutti gli inquinanti ad esclusione dell'ozono-Fonte Arpa Molise

- IT1404 - Fascia costiera
- IT1405 - Ozono montano collinare



Carta della zonizzazione per l'ozono-Fonte Arpa Molise

Come si evince nella tabella sottostante:

- in riferimento alla "Zona chimici" il **Comune di Campobasso** appartiene alla **Zona IT1403 Zona "Pianura (Piana di Bojano-Piana di Venafro)"** mentre in riferimento alla "Zona ozono" appartiene alla **Zona IT1405 Zona "Ozono montano-collinare"**.

COMUNE	Zona chimici	Zona ozono
Acquaviva Collecroce	IT1402	IT1405
Baranello	IT1402	IT1405
Bojano	IT1403	IT1405
Bonefro	IT1402	IT1405
Busso	IT1402	IT1405
Campobasso	IT1403	IT1405
Campochiaro	IT1403	IT1405
Campodipietra	IT1402	IT1405
Campolieto	IT1402	IT1405
Campomarino	IT1404	
Casacalenda	IT1402	IT1405
Casalciprano	IT1402	IT1405
Castelbottaccio	IT1402	IT1405
Castellino del Biferno	IT1402	IT1405
Castelmauro	IT1402	IT1405
Castropignano	IT1402	IT1405
Cercemaggiore	IT1403	IT1405
Cercepiccola	IT1403	IT1405
Civitacampomarano	IT1402	IT1405
Colle d'Anchise	IT1403	IT1405
Colletorto	IT1402	IT1405
Duronia	IT1402	IT1405
Ferrazzano	IT1402	IT1405
Fossalto	IT1402	IT1405

Estratti delle tabelle delle Zone Comuni con Zona chimici e Zona ozono Fonte Arpa Molise

Dal sito di ARPA Molise emergono le seguenti descrizioni per le varie zone di interesse del PGTU:

- IT1403 Zona "Pianura (Piana di Bojano-Piana di Venafro)": "Tale Zona è costituita dal territorio del comune di Campobasso caratterizzato da elevata densità di popolazione con notevole numero di abitanti fluttuanti composto prevalentemente da lavoratori e studenti pendolari, presenza di stabilimenti industriali (presenza del nucleo industriale di Campobasso-Ripalimosani), artigianali, agro-alimentari o di servizio che, per potenzialità produttiva o numero, possono provocare inquinamento atmosferico ed orografia e aspetti climatici tipici di aree collinari con valori di piovosità media annua compresi tra i 700 mm e i 900 mm circa e da temperature medie annue di circa 0/5 °C e carico emissivo alto. È, inoltre, caratterizzata da territori posti ad una quota compresa tra i 220 ed i 450 metri sul livello del mare. I settori di territorio ascrivibili a tale Zona sono contraddistinti da aree pianeggianti con valori di pendenza pressoché nulli, posti in adiacenza a versanti montuosi con pendenze mediamente maggiori dei 30°; situazione meteorologica sfavorevole per la dispersione degli inquinanti (velocità del vento limitata, frequenti casi di inversione termica, lunghi periodi di stabilità atmosferica caratterizzata da alta pressione); media densità abitativa (Comuni di Isernia, Venafro e Bojano), media concentrazione di attività industriali (Consorzi per lo sviluppo industriale di Campobasso-Bojano-Vinchiaturò e Isernia-Venafro) e di traffico autoveicolare (Strade Statali 85 e 17); carico emissivo alto."



- **IT 1405 Zona "Ozono montano-collinare"**: "Questa zona, derivante dall'accorpamento delle zone precedentemente individuate con i codici IT1402 e IT1403, presenta per l'ozono, caratteristiche orografiche e meteorologiche omogenee nel determinare i livelli di inquinamento".

Nella Zona IT1403 Zona "Pianura (Piana di Bojano-Piana di Venafro)" sono presenti le seguenti centraline di interesse del PGU di Campobasso:

- "**Campobasso 1**" ubicata in Via Cavour 17 Campobasso e che misura le concentrazioni di NO₂, CO, SO₂, BENZENE, PM₁₀



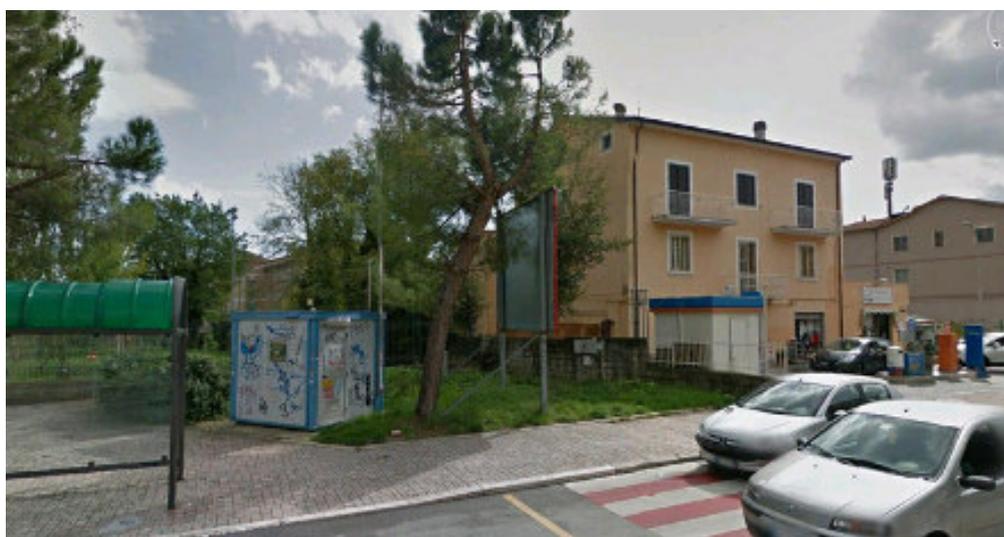
Stazione Campobasso 1 Fonte Arpa Molise

- "**Campobasso 3**" ubicata in Via Lombardia Campobasso e che misura le concentrazioni di PM₁₀, PM_{2.5}, NO₂, O₃, BENZENE, As, Cd, Ni, Pb, B(a)P



Stazione Campobasso 3 Fonte Arpa Molise

- "**Campobasso 4**" ubicata in Via XXIV Maggio - Campobasso e che misura le concentrazioni di NO₂, O₃, CO.



Stazione Campobasso 4 Fonte Arpa Molise

Relativamente allo stato della qualità dell'aria del Comune di Campobasso si è fatto riferimento al documento "La qualità dell'aria in Molise – Report 2021" redatto da Arpa Molise.

Relativamente al **PM10** non si sono verificati superamenti della media annuale, ma nel mese di Giugno la stazione CB3 ha superato il livello relativo alla media giornaliera di PM10.



Non è stato superato il valore limite annuale relativamente al **PM_{2,5}** e ne relativamente al **biossido di azoto**.

Per quanto concerne l'**ozono** non sono stati verificati superamenti delle soglie di informazione e di allarme nel Comune di Campobasso anche se c'è da segnalare che, seppur rispettando i valori stabiliti da normativa, la Stazione CB3 presenta valori elevati. Anche gli inquinanti come il **benzene**, il **monossido di carbonio**, l'**anidride solforosa**, l'**arsenico**, il **cadmio**, il **nicel**, il **piombo** e il **benzo(a)pirene** hanno rispettato i valori stabiliti da normativa.

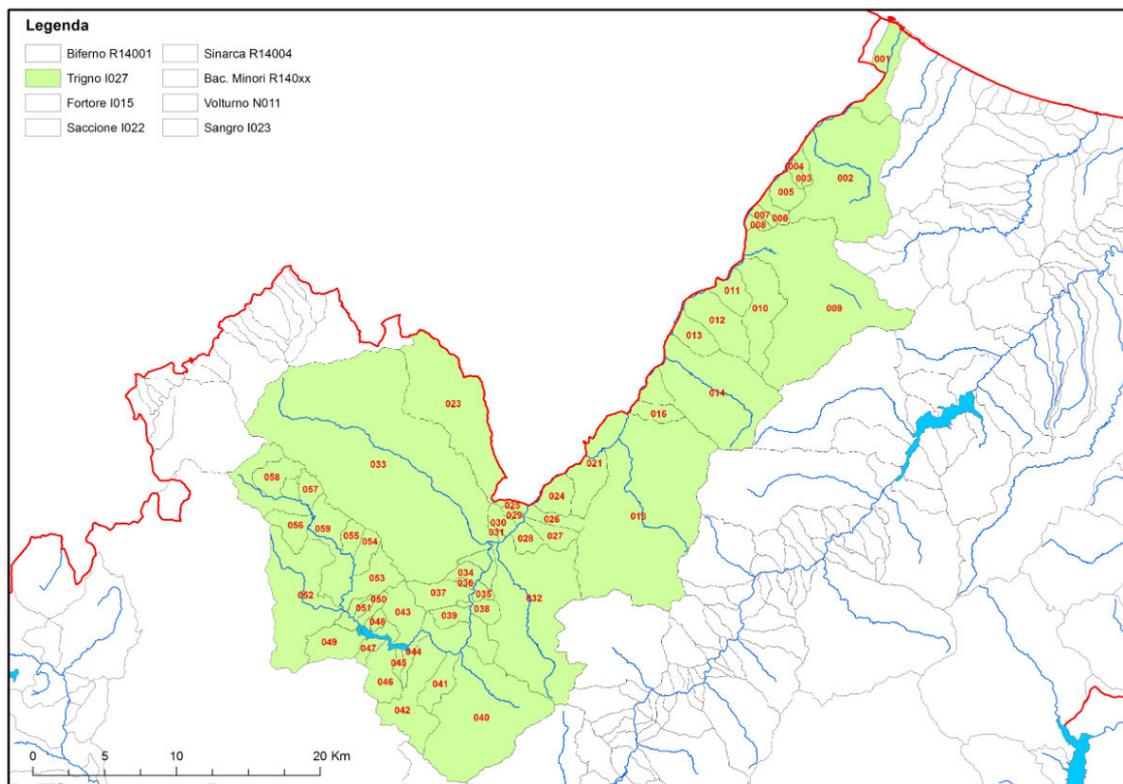
8.2. Acqua e risorse idriche

Il Comune di Campobasso è compreso tra il Bacino del Fiume Biferno, il Bacino del Fiume Fortore e il Bacino del Fiume Trigno.

Dall'analisi del Piano di Tutela delle acque redatto da Regione Molise e ARPA Molise emerge che:

Bacino del Fiume Trigno

"Il Bacino del Fiume Trigno si estende sul territorio della Regione Molise e della Regione Abruzzo per una superficie totale pari a 1.211,0 kmq, di cui 822,6 kmq (67,9 % del totale) ricadenti in territorio molisano. Per il Trigno sono individuabili 60 sub-bacini di cui 15 con superficie planimetrica maggiore o uguale a 10 kmq".



Bacino del Fiume Trigno Fonte Piano di tutela delle acque ARPA Molise- Regione Molise

Nell'ambito del Bacino del Fiume Trigno sono presenti i seguenti 5 corpi idrici (Significativi ai sensi del Punto 1.1.1 dell'Allegato 1 alla Parte Terza del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.)::

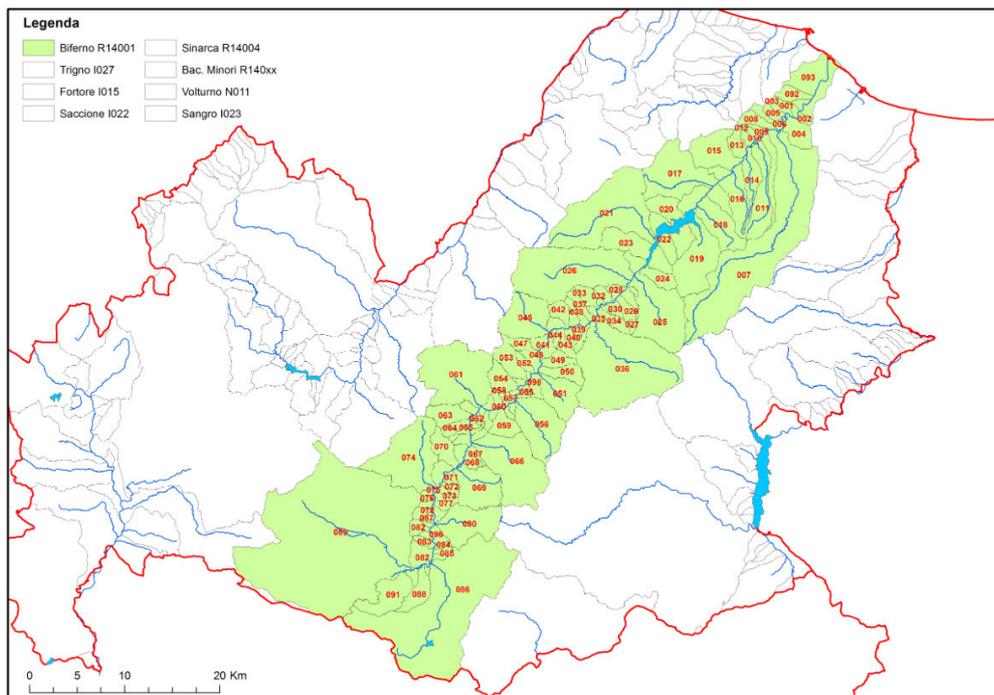
- Trigno 1 – IT_I027_018_SS_2_T;
- Chiauci (invaso) – IT_I027_ME4;
- Trigno 2 – IT_I027_018_SS_3_T
- Trigno 3 – IT_I027_018_SS_4_T
- Trigno 4 – IT_I027_012_SS_4_T

Relativamente ai corpi idrici sotterranei sono presenti:

- Monte Capraro
- Monte Ferrante
- Piana del Basso Trigno

Bacino dei Fiume Biferno

"Il Bacino del Fiume Biferno è quasi interamente compreso nel territorio regionale del Molise per una superficie totale pari a 1.316,1 kmq. All'interno di tale Bacino sono stati perimetrati 16 sottobacini di secondo ordine o superiore di cui 25 con superficie maggiore di 10 kmq."



Bacino del Fiume Biferno Fonte Piano di tutela delle acque ARPA Molise- Regione Molise



Nell'ambito del Bacino del Fiume Biferno sono presenti i seguenti 6 corpi idrici (Significativi ai sensi del Punto 1.1.1 dell'Allegato 1 alla Parte Terza del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.):

- Biferno 1 – IT_R14001_018_SR_1_T
- Biferno 2 – IT_R14001_018_SR_2_T
- Biferno 3 - IT_R14001_018_SS_2_T
- Biferno 4 – IT_R014001_018_SS_3_t
- Liscione (invaso)– IT_R014001_ME4
- Biferno 5 – IT_R14001_012_SS_4_T

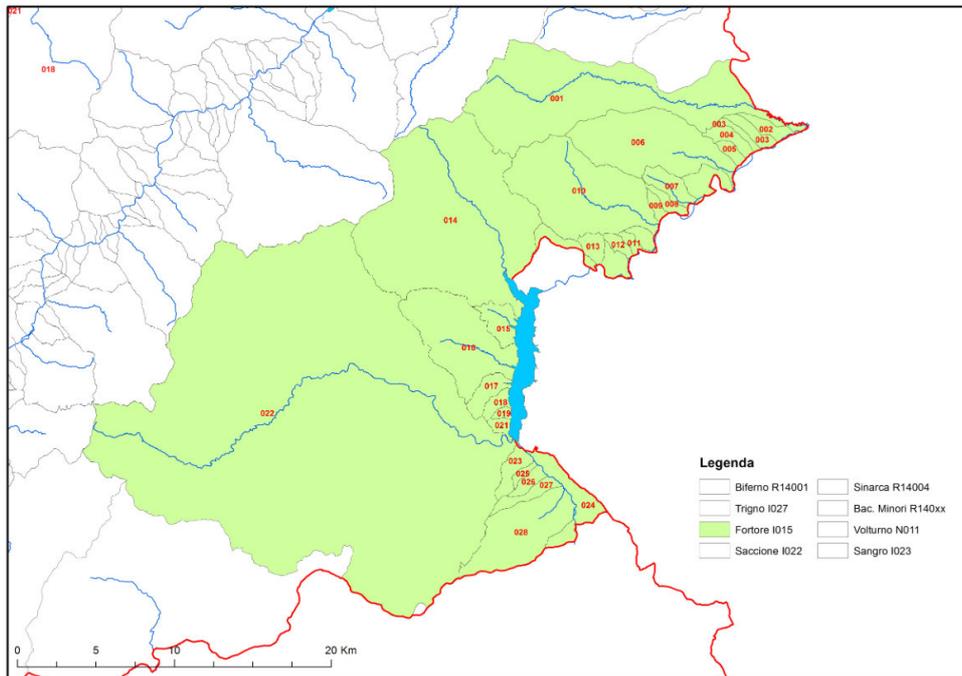
Relativamente ai corpi idrici sotterranei sono presenti:

- Matese Settentrionale
- Piana di Bojano
- Conoide di Campochiaro
- Struttura di Colle d'Anchise
- Monte Vairano
- Piana del Basso Biferno

Bacino del Fiume Fortore

"Il Bacino del Fiume Fortore si estende sul territorio della Regione Molise, della Regione Campania e della Regione Puglia per una superficie totale pari a 1.619,1 kmq, di cui 759,5 kmq (49,9 % del totale) ricadenti in territorio molisano. Per il Fortore sono individuabili 32 sub-bacini di cui 7 con superficie planimetrica maggiore o uguale a 10 kmq."





Bacino del Fiume Fortore Fonte Piano di tutela delle acque ARPA Molise- Regione Molise

Nell'ambito del Bacino del Fiume Fortore sono presenti i seguenti 3 corpi idrici (Significativi ai sensi del Punto 1.1.1 dell'Allegato 1 alla Parte Terza del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii.):

- Fortore 1 – IT_I015_018_SS_3_T
- Chiauci (invaso) – IT_I015_ME4
- Fortore 2 – IT_I015_012_SS_3_T

Le sottostanti tabelle relative alla classificazione dello Stato Ecologico e dello Stato Chimico per i Corpi idrici superficiali fluviali significativi e degli invasi è stata estratta dal Piano di tutela delle acque - relazione generale redatto dal gruppo di lavoro ARPA Molise e dalla Regione Molise:

CODICE CORPO IDRICO	CORPO IDRICO	CLASSE ELEMENTI BIOLOGICI	CLASSE LIMeco	CLASSE INQUINANTI SPECIFICI	STATO ECOLOGICO
N011_018_SR_1_T	Voltumo	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
N011_018_SR_2_T	Voltumo	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
N011_018_SS_3_T	Voltumo	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
N011_002_018_SR_1_T	San Bartolomeo	SUFFICIENTE	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE
N011_007_018_SS_3_T	Cavaliere	SUFFICIENTE	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE
I023_023_018_SR_1_T	Zittola	SUFFICIENTE	BUONO	BUONO	SUFFICIENTE
I027_018_SS_2_T	Trigno	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
I027_018_SS_3_T	Trigno	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
I027_018_SS_4_T	Trigno	SUFFICIENTE	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE
I027_012_SS_4_T	Trigno	SUFFICIENTE	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE
I027_033_018_SS_2_T	Verrino	SUFFICIENTE	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE
R14_001_018_SR_1_T	Biferno	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
R14_001_018_SR_2_T	Biferno	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
R14_001_018_SS_2_T	Biferno	BUONO	ELEVATO	BUONO	BUONO
R14_001_018_SS_3_T	Biferno	SUFFICIENTE	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE
R14_001_012_SS_4_T	Biferno	SUFFICIENTE	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE
I015_018_SS_3_T	Fortore	SUFFICIENTE	ELEVATO	BUONO	SUFFICIENTE

Tabella 2: Classificazione dello Stato Ecologico e dello Stato Chimico per i Corpi idrici Superficiali fluviali Significativi.

Classificazione dello Stato Ecologico e dello Stato Chimico per i Corpi idrici superficiali fluviali significativi Fonte Piano di tutela delle acque - relazione generale redatto dal gruppo di lavoro ARPA Molise e dalla Regione Molise

CODICE CORPO IDRICO	CORPO IDRICO	TIPOLOGIA MONITORAGGIO	LTLeco	ICF	POTENZIALE ECOLOGICO	STATO CHIMICO	INQUINANTI SPECIFICI
R14001_ME4	Liscione	Operativo	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	SUFFICIENTE	BUONO	BUONO
I015_ME4	Occhito	Operativo	BUONO*	BUONO*	BUONO*	BUONO	BUONO
I027_ME4	Chiauci	Sorveglianza	-----	-----	Non classificabile	Non classificabile	Non classificabile

* Monitoraggio eseguito da ARPA Puglia - Classificazione tratta da D.G.R. Regione Puglia n° 137 del 10 febbraio 2015

Tabella 3



Classificazione degli invasi Fonte Piano di tutela delle acque - relazione generale redatto dal gruppo di lavoro ARPA Molise e dalla Regione Molise- per il corpo idrico I015_ME4 Occhito il monitoraggio è stato eseguito da ARPA Puglia - Classificazione tratta da D.G.R. Regione Puglia N.137 del 10 Febbraio 2015

Relativamente ai corpi idrici sotterranei la classificazione è la seguente:

Corpo Idrico Sotterraneo	Stato Chimico	Stato Quantitativo	Stato Complessivo	Motivo Scadimento
Matese Settentrionale	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Monti Tre Confini	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Monte Totila-Frosolone	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Monte Patalecchia	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Monti di Venafro	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Monti de La Meta	BUONO	BUONO	BUONO	-----
C.Ili Campanari - Montenero Valcocchiara	BUONO	BUONO	BUONO	-----
M.te Capraro-Ferrante	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Colle Alto	n.c.	n.c.	n.c.	-----
Monte Campo	n.c.	n.c.	n.c.	-----
Monte Gallo	n.c.	n.c.	n.c.	-----

Tabella 9: Classificazioni per i Corpi Idrici Sotterranei Carbonatici.

Classificazione per i Corpi Idrici Sotterranei Carbonatici Fonte Piano di tutela delle acque - relazione generale redatto dal gruppo di lavoro ARPA Molise e dalla Regione Molise

Corpo Idrico Sotterraneo	Stato Chimico	Stato Quantitativo	Stato Complessivo	Motivo Scadimento
Piana del F. Biferno	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Piana del F. Trigno	NON BUONO	NON BUONO	NON BUONO	Solfati e Cloruri
Piana di Rocchetta	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Piana di Bojano	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Piana di Isernia	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Piana di Carpinone	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Piana di Venafro	BUONO	BUONO	BUONO	-----

Tabella 10: Classificazioni per i Corpi Idrici Sotterranei vallivi.

Classificazione per i Corpi Idrici Sotterranei vallivi Fonte Piano di tutela delle acque - relazione generale redatto dal gruppo di lavoro ARPA Molise e dalla Regione Molise

Corpo Idrico Sotterraneo	Stato Chimico	Stato Quantitativo	Stato Complessivo	Motivo Scadimento
Colle d'Anchise	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Monte Vairano	BUONO	BUONO	BUONO	-----
Conoide di Campochiaro	BUONO	BUONO	BUONO	-----

Tabella 11: Classificazioni per i Corpi Idrici Sotterranei detritici



Classificazione per i Corpi Idrici Sotterranei detritici Fonte Piano di tutela delle acque - relazione generale redatto dal gruppo di lavoro ARPA Molise e dalla Regione Molise

8.3. Suolo e paesaggio

Per la **descrizione geomorfologica, della flora e della fauna** del territorio di Campobasso si riprende il contenuto presente nel sito web della Provincia di Campobasso nella sezione della banca dati natura e geomorfologia:

" Il Molise è costituito esclusivamente da formazioni sedimentarie, gran parte delle quali, le più antiche, di ambiente marino, sulle quali poggiano le più recenti formazioni di ambiente continentale. Nelle grandi linee possono distinguersi quattro fasce di varia larghezza allungate grosso modo in direzione NW-SE, differenti fra loro per la presenza in affioramento di materiali con diversa litologia ed erodibilità e, conseguentemente, per caratteri morfologici del tutto particolari. Tali fasce possono distinguersi, da ovest verso est, in:

- una ristretta fascia montuosa al bordo orientale della dorsale appenninica costituita dai rilievi del gruppo delle Mainarde e dei Monti del Matese, formata da rocce calcaree, calcareo-dolomitiche e dolomitiche di età prevalentemente triassico-cretacica;

- un'ampia fascia che si estende verso est fino all'allineamento Carovilli-Chiauci-Frosolone-Campobasso-Riccia, nella quale affiorano in larga prevalenza formazioni calcareo-marnoso-selciose di età cretacico-oligocenica e complessi flyschiodi miocenici a costituzione arenaceomarnosa ed argilloso-marnosa.

- una fascia molto estesa, che comprende le medie valli del Trigno e del Biferno fino ai rilievi dei M. Frentani, nella quale affiorano diffusamente terreni a prevalente composizione argillosa (Argille Scagliose o Argille Varicolori) e formazioni flyschiodi calcareo-marnose, arenaceo-marnose e marnoso-argillose di età miocenica.

La morfologia si compone di numerose e profonde incisioni torrentizie, che solcano il territorio, determinando su interi bacini diffusi fenomeni di instabilità riconducibili a movimenti di frana (specialmente colate e scivolamenti rotazionali) ed a fenomeni di erosione superficiale. - una fascia relativamente ristretta, compresa tra l'allineamento Montenero-Guglionesi-Ururi ed il mare nella quale affiorano sedimenti pliopleistocenici a componente argillosa e sabbioso- conglomeratica.

La morfologia è, caratterizzata da dorsali poco acclivi modellate nei terreni argillosi, in genere piuttosto stabili anche se non mancano locali fenomeni di instabilità di versante, culminanti spesso con ampie aree pianeggianti formate dai depositi sabbioso-conglomeratici; le dorsali sono separate da modeste incisioni vallive.

Dalle montagne al mare il territorio è solcato dalle profonde vallate del Trigno, del Biferno e del Fortore; le valli presentano per lungo tratto uno sviluppo pressoché rettilineo, strette ed incassate tra pendici più o meno acclivi, ma si allargano notevolmente a pochi chilometri dal mare. Il fondovalle è colmato da depositi alluvionali recenti ed attuali, per lunghi tratti mobilizzati dalle piene fluviali; solo in prossimità della foce cominciano ad apparire estesi terrazzi alluvionali antichi posti a varie quote fino ad un dislivello massimo di un centinaio di metri dal piano fluviale.



Nella fascia più occidentale, nel dominio delle rocce calcareo-dolomitiche e calcareo-marnoso-selciose, i rilievi montuosi racchiudono ampie depressioni di origine tettonica sede di depositi lacustri, fluvio-lacustri e palustri di età quaternaria (conca di Isernia, piana di Venafro, piana di Boiano) all'interno dei quali si sono accumulate spesse coltri di depositi alluvionali a varia granulometria."

Relativamente alla flora

"Nella provincia di Campobasso si possono individuare tre sistemi paesistici principali (Pignatti, 1994).

Nella zona adriatica si ha un paesaggio costiero, la cui vegetazione climatogena è costituita dall'Orno-Quercetum ilicis, bosco a prevalenza di specie sempreverdi.

Le valli hanno regolare decorso perpendicolare alla linea di costa, presentano quindi in generale un versante esposto a sud, con notevole presenza di elementi mediterranei nei calanchi, mentre sul versante opposto si diffonde una vegetazione indicatrice di condizioni più fresche, e in gran parte dipendenti dalla fascia caducifoglia del Quercetum pubescentis.

Lembi residui di macchia mediterranea si rinvengono sulla costa, a ridosso delle dune (Ramitelli, Torre Fantina), e sulle colline, sparsi a chiazze tra le estese colture cerealicole (Macchia Manes, Macchianera). Tutta l'area è sede di un'agricoltura intensiva.

Nella zona centrale la vegetazione caratterizza il paesaggio sannitico, in cui domina, di regola sul calcare, Quercus pubescens Willd., che viene sostituito a quote più alte e su terreni arenacei blandamente acidi da Quercus cerris L.

A quote più alte Monte Miletto, Gallinola, infine, si trovano le faggete, del tipo meridionale associate ad agrifoglio (Aquifolio-Fagetum)."

Relativamente alla fauna

"La Provincia di Campobasso dal punto di vista faunistico presenta aspetti molto rilevanti. Oltre alla varietà di ambienti, da quelli strettamente mediterranei a quelli alto montani, anche la posizione geografica consente una elevata ricchezza di specie e di peculiarità zoologiche, in quanto favorisce lo scambio di elementi faunistici meridionali che risalgono l'appennino lungo le aree costiere e quelle settentrionali che scendono verso sud nelle aree interne.

Fra gli insetti si possono menzionare due coleotteri cerambicidi la Rosalia alpina, insetto bellissimo e appariscente legato alle estese e folte faggete del Matese e il Cerambix cerdo tipico dei querceti e protetto in allegato 2 della Direttiva Habitat.

Gli anfibi della provincia comprendono diverse specie endemiche dell'Italia centro-meridionale, tra cui Tritone crestato (Triturus carnifex), la Salamandrina dagli occhiali (Salamandrina terdigitata) relitto del terziario, tipica dei torrenti montani, l'Ululone dal ventre giallo (Bombina pachypus) e la raganella (Hyla intermedia).

Anche tra i rettili sono presenti specie importanti e di interesse comunitario quali la Testuggine d'acqua (Emys orbicularis) tartaruga carnivora legata agli ambienti umidi del



Basso Molise, e la Testuggine di Hermann (Testudo hermanni) presente nelle aree termofile a macchia e boscaglia.

Tra i serpenti più importanti ci sono il Cervone (Elaphae quatuorlineata) e il Saettone (Elaphae longissima). Importante e varia è l'avifauna tra le cui specie più importanti sono da citare la Coturnice (Alectoris graeca), tipica delle praterie montane ormai scomparsa dal Matese e per la quale si stanno attuando progetti di reintroduzione e il Lanario (Falco biarmicus) rapace sempre più raro e minacciato.

Importante è inoltre la presenza di alcune specie legate agli ambienti steppici quali la Calandra (Melanocorypha calandra) e l'Albanella minore (Circus pygargus), minacciate dalle trasformazioni agricole.

Fra i carnivori vivono nel comprensorio della provincia il Lupo (Canis lupus) e il Gatto selvatico (Felis silvestris), ma la specie più importante è la Lontra (Lutra lutra) localizzata con pochi individui sul fiume Biferno."

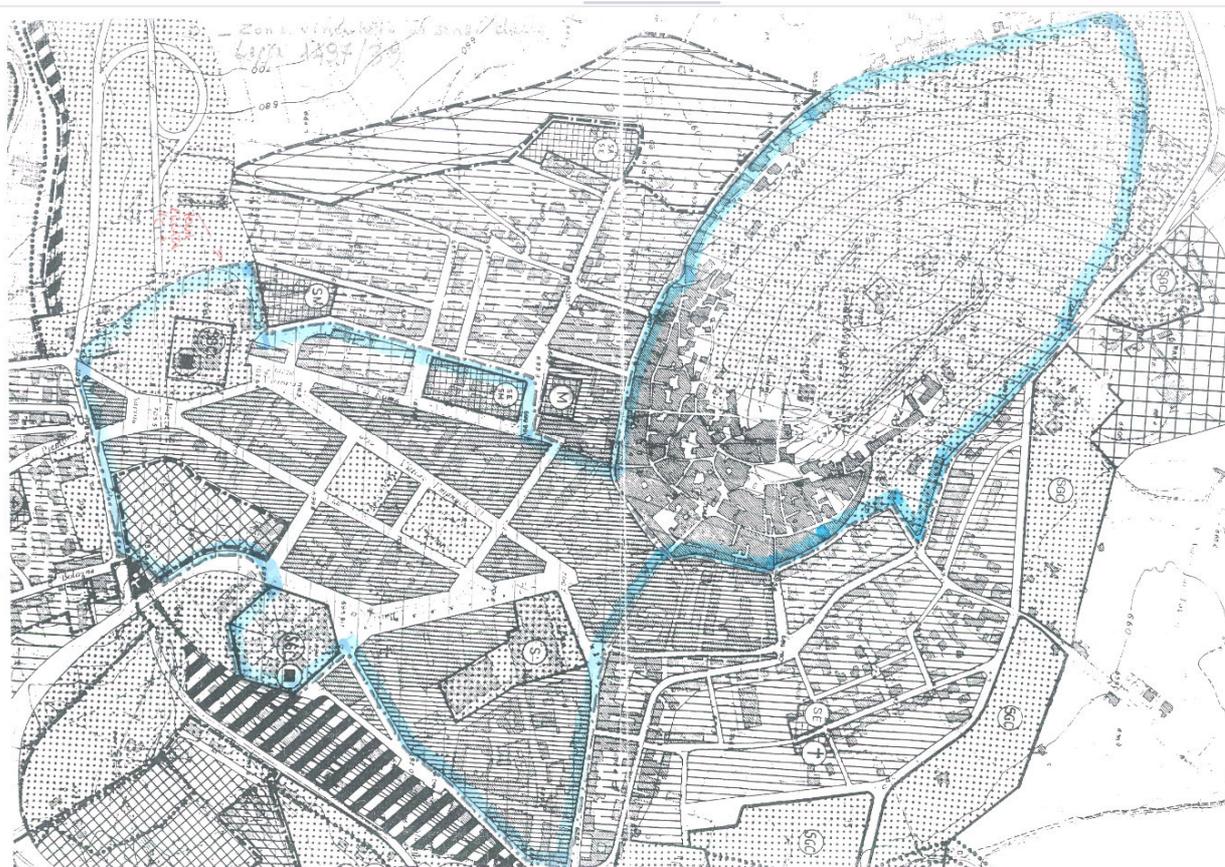
Relativamente alla componente paesaggistica il Comune di Campobasso non risulta appartenere a nessuno degli ambiti del Piano territoriale paesistico-ambientale di area vasta (P.T.P.A.A.V.).

Ma dalla pagina web della Regione Molise emergono essere presenti i seguenti vincoli paesaggistico-ambientale:

- Vincolo paesaggistico- ambientale (ex D.Lgs n. 490/99,ex Legge n. 1497/39) - SENZA D.M. - Proposta di dichiarazione di notevole interesse pubblico su parte del territorio del comune di Campobasso

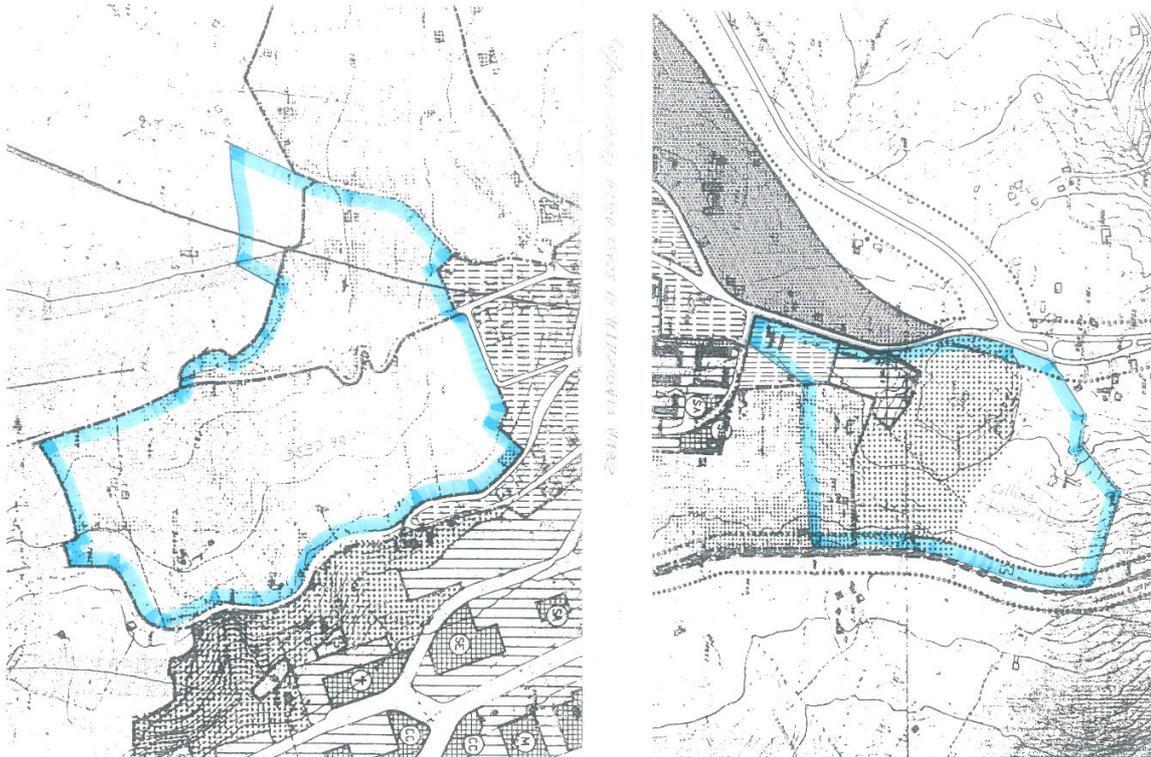
Dal sito web del Comune di Campobasso sono state reperite queste due immagini di "vincolo paesaggistico centro città" e "vincolo paesaggistico c. da Cese e Collina San Giovannello"





Vincolo paesaggistico centro città Fonte Comune di Campobasso

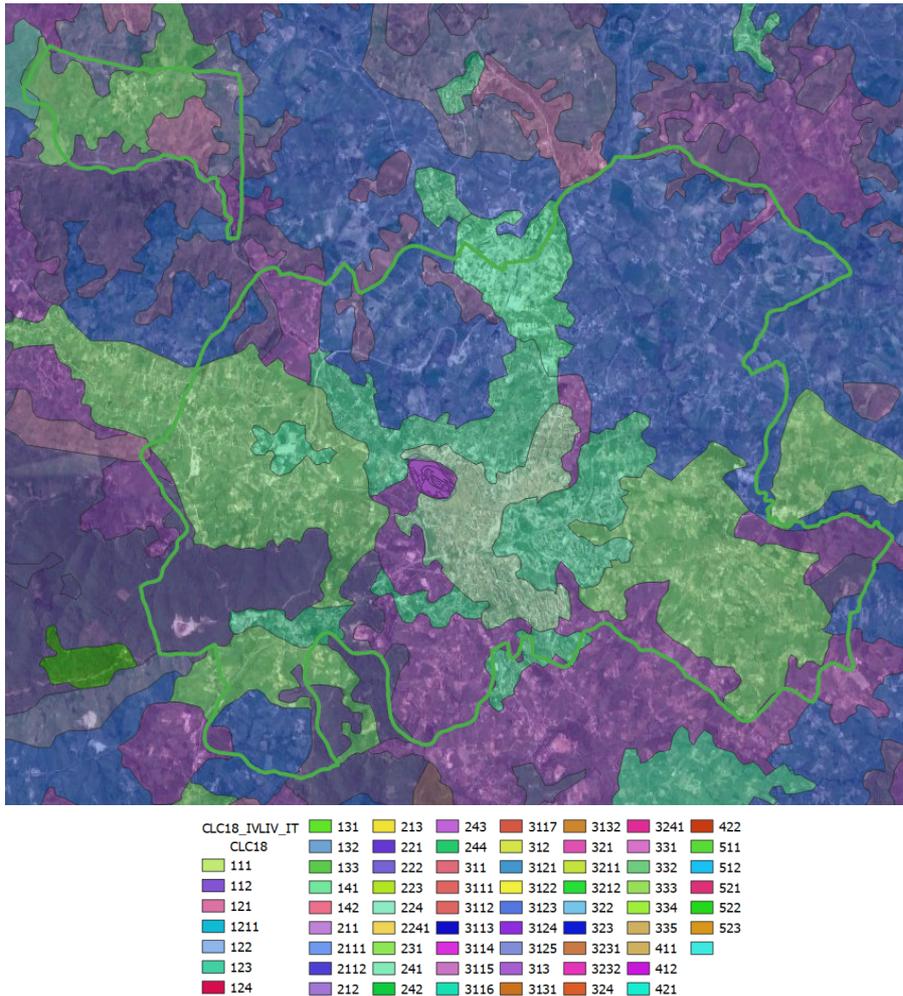




Vincolo paesaggistico c. da Cese e Collina San Giovannello Fonte Comune di Campobasso

Per descrivere lo stato attuale dell'uso del suolo del Comune di Campobasso è stato elaborato in ambiente GIS lo shape relativo alla Corine Land Cover (CLC) estratto dalla Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale (SINAnet).

Dall'elaborazione emerge che all'interno del territorio di Campobasso la maggior parte della superficie comunale è occupata da "sistemi colturali e particellari complessi" (codice CLC 242), seguita da "seminativi intensivi" (codice CLC 2111), seguita da "zone residenziali a tessuto discontinuo e rado" (codice CLC 112), da "aree prevalentemente occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali importanti" (codice CLC 243), da "vegetazione in evoluzione" (codice CLC 324) etc. come da immagine sottostante.



Corine Land Cover (CLC) relativa al Comune di Campobasso Fonte shape SINAnet elaborata in ambiente GIS

8.4. Biodiversità

La Rete Natura 2000 è lo strumento europeo per la conservazione della biodiversità ovvero per preservare la flora e la fauna minacciata o in pericolo di estinzione e gli habitat che le ospitano.

La Rete Natura 2000 è costituita da:

- Zone Speciali di Conservazione (ZSC)
- Zone di Protezione Speciale (ZPS)

Nel Comune di Campobasso è presente il seguente sito appartenenti alla Rete Natura 2000:

- ZSC IT7222125 Rocca Monforte





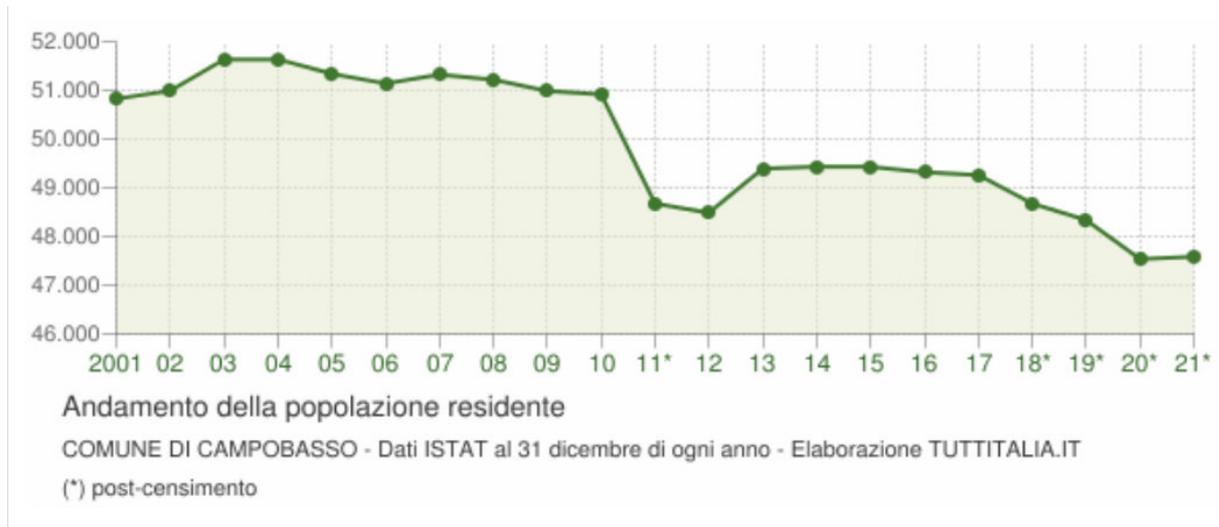
 ZSC 7222125 Rocca Monforte

Siti Rete Natura 2000 dell'area di interesse del PGTU del Comune di Campobasso

8.5. Popolazione e salute umana

Al 2021 gli abitanti del **Comune di Campobasso** risultano ammontare a 47.587 abitanti. Il Comune di Campobasso presenta la seguente Evoluzione demografica:





Andamento della popolazione residente nel Comune di Campobasso (Fonte TUTTITALIA.it)

La tabelle sottostanti evidenziano la variazione della popolazione residente al 31 dicembre di ogni anno.

Variazione della popolazione residente al 31 Dicembre di ogni anno relativamente al **Comune di Campobasso**:



Anno	Data rilevamento	Popolazione residente	Variazione assoluta	Variazione percentuale	Numero Famiglie	Media componenti per famiglia
2001	31 dicembre	50.826	-	-	-	-
2002	31 dicembre	50.991	+165	+0,32%	-	-
2003	31 dicembre	51.629	+638	+1,25%	18.725	2,75
2004	31 dicembre	51.633	+4	+0,01%	18.967	2,71
2005	31 dicembre	51.337	-296	-0,57%	19.018	2,69
2006	31 dicembre	51.140	-197	-0,38%	19.075	2,67
2007	31 dicembre	51.321	+181	+0,35%	19.206	2,66
2008	31 dicembre	51.218	-103	-0,20%	19.294	2,64
2009	31 dicembre	50.986	-232	-0,45%	19.413	2,61
2010	31 dicembre	50.916	-70	-0,14%	19.572	2,59
2011 (*)	8 ottobre	50.887	-29	-0,06%	19.764	2,57
2011 (†)	9 ottobre	48.747	-2.140	-4,21%	-	-
2011 (‡)	31 dicembre	48.675	-2.241	-4,40%	19.806	2,45
2012	31 dicembre	48.487	-188	-0,39%	20.078	2,41
2013	31 dicembre	49.392	+905	+1,87%	20.520	2,40
2014	31 dicembre	49.434	+42	+0,09%	20.643	2,39
2015	31 dicembre	49.431	-3	-0,01%	20.775	2,37
2016	31 dicembre	49.320	-111	-0,22%	20.957	2,34
2017	31 dicembre	49.262	-58	-0,12%	21.027	2,32
2018*	31 dicembre	48.675	-587	-1,19%	20.666,59	2,33
2019*	31 dicembre	48.337	-338	-0,69%	21.162,57	2,26
2020*	31 dicembre	47.535	-802	-1,66%	(v)	(v)
2021*	31 dicembre	47.587	+52	+0,11%	(v)	(v)

(*) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.

(†) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.

(‡) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010.

(*) popolazione post-censimento

(v) dato in corso di validazione

Variazione annuale della popolazione Comune di Campobasso (Fonte TUTTITALIA.it)

I grafici in basso, detti Piramide delle Età, sono molto importanti, rappresentano la distribuzione della popolazione residente a Campobasso, per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2022.

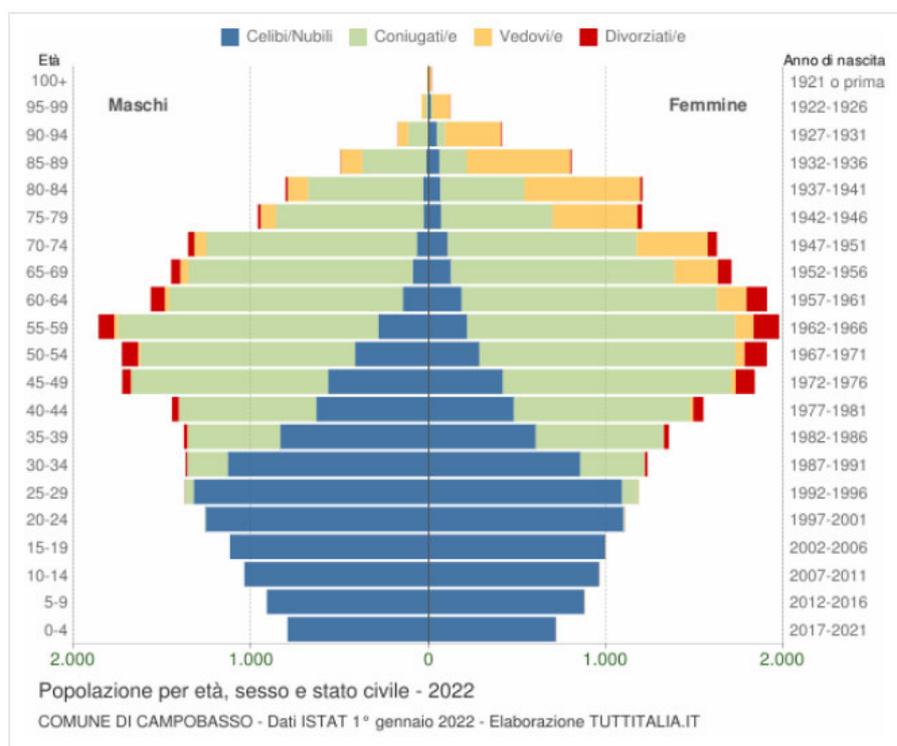
La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati.

Solitamente la forma di questo tipo di grafico è relazionata all'andamento demografico della popolazione con variazioni in periodi di grande crescita demografica o di riduzione delle nascite per guerre o altri eventi.

In Italia ha avuto la forma simile ad una piramide fino agli anni '60, cioè fino agli anni del boom demografico.

La forma attuale “a damigiana” rappresenta come la popolazione si stia progressivamente invecchiando.





Popolazione per età, sesso e stato civile - Comune di Campobasso (Fonte ISTAT-elaborazione tuttitalia.it)

L'attuale andamento demografico ci conferma l'importanza di orientare alcune azioni del PGTU del Comune di Campobasso alle utenze vulnerabili in quanto una delle problematiche che si dovranno risolvere sarà quella relativa all'accessibilità ai servizi da parte delle utenze deboli (anziani e bambini).

8.1. Rumore e vibrazioni

Il Comune di Campobasso non ha redatto la zonizzazione acustica comunale.

Si può affermare, in termini generali, che ai sensi del DPCM 14/11/97 i territori comunali vengono suddivisi in 6 classi omogenee in relazione agli usi urbanistici consentiti.

CLASSI DI DESTINAZIONE D'USO DEL TERRITORIO	diurno (6+22)	notturno (22+6)
CLASSE I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc.	50	40



CLASSE II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali	55	45
CLASSE III - aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici	60	50
CLASSE IV - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole	65	55
CLASSE V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni	70	60
CLASSE VI - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi	70	70

Fonte documento "linee guida relative ai criteri per la classificazione acustica dei territori comunali" realizzato da APAT - Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici edizione 2007

I limiti diurni e notturni della tabella non valgono per le strade, le ferrovie, gli aeroporti etc. ovvero per le cosiddette infrastrutture di trasporto per le quali invece valgono le "fasce di pertinenza" descritte nelle tabelle sottostanti.

Per il comparto "traffico veicolare" si fa riferimento al DPR 30/03/2004 n.142.

Per il comparto "traffico ferroviario" si fa riferimento al DPR 18/11/1998 n.459.

La tabella sottostante riporta le fasce di pertinenza e limiti per il rumore ferroviario



Tipo ricettore	Infrastrutture esistenti e di nuova realizzazione con $v \leq 200$ km/h				Infrastrutture di nuova realizzazione con $v > 200$ km/h	
	Fascia A (100 m)		Fascia B (150 m)		Fascia unica 250 m ¹	
	giorno	notte	giorno	notte	giorno	notte
Scuole	50	//	50	//	50	//
Altri ric. sensibili	50	40	50	40	50	40
Altri ricettori	70	60	65	55	65	55

Note: ¹ Il corridoio di studio può essere esteso fino a 500 m per lato in presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo

Fonte estratto dal documento "linee guida relative ai criteri per la classificazione acustica dei territori comunali" realizzato da APAT - Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici edizione 2007

La tabella sottostante riporta le fasce di pertinenza e limiti per la strada di nuova realizzazione

Tipo	Sottotipo ¹	Ampiezza fascia ³ (m)	Ricett. Sensibili ³		Altri ricettori	
			giorno	notte	giorno	notte
A		250	50	40	65	55
B		250	50	40	65	55
C	C1	250	50	40	65	55
	C2	150	50	40	65	55
D		100	50	40	65	55
E		30	definiti dai Comuni sulla base della zonizzazione acustica comunale			
F		30				

Note: ¹Secondo il D.M. 06/11/01 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"
² Si tratta di scuole, ospedali, case di cura e di riposo. Per le scuole vale il solo limite diurno.
³ Per le infrastrutture di nuova realizzazione, il corridoio di studio è esteso fino ad una dimensione doppia della fascia di pertinenza, relativamente ai soli ricettori sensibili

Fonte estratto dal documento "linee guida relative ai criteri per la classificazione acustica dei territori comunali" realizzato da APAT - Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici edizione 2007

La tabella sottostante riporta le fasce di pertinenza e limiti per la strade esistenti o assimilabili



Tipo	Sottotipo ¹	Ampiezza fascia (m)	Ricett. Sensibili ²		Altri ricettori	
			giorno	notte	giorno	notte
A		100 fascia A	50	40	70	60
		150 fascia B			65	55
B		100 fascia A	50	40	70	60
		150 fascia B			65	55
C	Ca ³	100 fascia A	50	40	70	60
		150 fascia B			65	55
	Cb ⁴	100 fascia A	50	40	70	60
		50 fascia B			65	55
D	Da ⁵	100	50	40	70	60
	Db ⁴	100			65	55
E		30	definiti dai Comuni sulla base della zonizzazione acustica comunale			
F		30				
Note: ¹ Secondo Norme CNR 1980 e Direttive PUT ² Si tratta di scuole, ospedali, case di cura e di riposo. Per le scuole vale il solo limite diurno ³ Strade a carreggiate separate e tipo IV CNR 1980 ⁴ Si tratta delle rimanenti strade dello stesso tipo ⁵ Strade a carreggiate separate e interquartiere						
Fonte estratto dal documento "linee guida relative ai criteri per la classificazione acustica dei territori comunali" realizzato da APAT - Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici edizione 2007						



9. VALUTAZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI DEL PGTU SULLE SINGOLE COMPONENTI AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICHE

La “**componente aria e inquinamento atmosferico**” è tra le componenti ambientali che otterrà i maggiori benefici dagli interventi promossi dal PGTU del Comune di Campobasso.

Nello specifico grazie alla strategia 2 “Studio delle sezioni stradali/nodi critici: il miglioramento della circolazione stradale nell’area urbana e periurbana di Campobasso e l’aumento dei livelli di sicurezza” avremo una fluidificazione lenta della mobilità con importanti riduzione delle emissioni atmosferiche inquinanti in quanto rispetto alle situazioni di traffico precedenti si ridurranno sia le code che i continui stop and go a favore di spostamenti che ottimizzeranno la marcia del veicolo tendendo ad avvicinare la velocità di marcia vicino a quella media ottimizzando così i consumi e riducendo le emissioni inquinanti.

La strategia 3 “Zone a traffico limitato (ZTL), Aree pedonali (AP) e Low Emission Zone (LEZ): la protezione delle aree di pregio” combinata con la strategia 4 “Zone 30 e ciclabilità: interventi di moderazione del traffico” incentiveranno gli spostamenti sostenibili (piedi, bici, micromobilità elettrica) per una diversione modale dall’auto privata.

La popolazione di Campobasso grazie alla proposta di nuovi tratti ciclabili e alla ricucitura degli stessi con quelli attualmente esistenti provocherà una diminuzione dell’impiego dei veicoli privati con notevoli risvolti positivi in termini di riduzione di emissioni climalteranti.

Tale riduzione sarà inoltre incentivata dalla strategia 5 “Il sistema della sosta” poiché grazie alla diffusione delle cerniere di mobilità localizzate al contorno del centro urbano provocherà l’allontanamento del mezzo privato dal centro città, lo split modale verso il mezzo condiviso e la riduzione nell’impiego dei veicoli privati all’interno del centro urbano.

Anche le strategie 6 “Logistica delle merci” e 7 “Infomobilità” contribuiranno a ridurre le emissioni climalteranti in quanto l’efficientamento nella distribuzione delle merci e la diffusione di informazioni relative al traffico in tempo reale permetteranno di ridurre il traffico “parassita” finalizzato alla ricerca di un parcheggio nella vie urbane.

Relativamente alla **componente acqua e risorse idriche** l’assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutte le azioni previste non modificherà il carattere dell’area urbanizzata in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Nelle successive fasi di progettazione, per gli interventi di carattere infrastrutturale, tutte le attività dovranno essere condotte nel rispetto della disciplina vigente in materia di risorsa idrica, verificando puntualmente la fattibilità degli interventi e l’eventuale interferenza con i sistemi idrici.

Relativamente alla **componente suolo e paesaggio** la maggior parte degli interventi proposti dal PGTU si sviluppa su aree già urbanizzate o su infrastrutture stradali esistenti. Nel caso in cui alcuni interventi infrastrutturali provocheranno marginali consumo di suolo dovranno essere adottate soluzioni che assicurino la sostenibilità paesaggistica-ambientale attraverso anche l’applicazione di misure di mitigazione e compensazione ambientale valutate caso per caso per ogni singolo intervento infrastrutturale.



Relativamente alla componente paesaggio (che al suo interno racchiude anche il patrimonio culturale, architettonico e archeologico) tutte le azioni del PGTU riducendo le emissioni atmosferiche, contrasteranno il degrado urbano indotto dal traffico veicolare a favore della riqualificazione urbana.

E' noto inoltre che l'inquinamento è uno delle principali cause del degrado delle superfici dei monumenti esposti all'aperto.

La prevedibile riduzione delle emissioni climalteranti dovute, alla diversione modale auto/mobilità dolce, all'introduzione delle cerniere di mobilità all'incremento e alla ricucitura delle ciclabili, alla propensione alle Zone 30 e all'incremento delle ZTL e delle LEZ avranno effetti positivi nei confronti del patrimonio culturale, architettonico e archeologico.

La riduzione complessiva delle emissioni inquinanti che provocheranno le strategie promosse dal PGTU del Comune di Campobasso contribuiranno a ridurre la pressione antropica nei confronti delle specie animali e vegetali presenti nel territori comunale (**componente biodiversità**). Per ulteriori considerazioni si rimanda all'allegato alla seguente relazione "Format di screening VINCA".

La componente **popolazione e salute umana** otterrà grandi benefici dalle strategie del PGTU. La risoluzione dei nodi critici, la diffusione delle cerniere di mobilità e delle Zone 30, l'ottimizzazione della distribuzione delle merci e la ricucitura delle piste ciclabili con quelle esistenti miglioreranno la qualità della vita della popolazione campobassana sia in termini di ottimizzazione dei collegamenti con riduzione delle tempistiche di viaggio sia in termini di mezzi disponibili per le fasce di popolazione più fragile (ad esempio i ragazzi e gli anziani), sia in termini di riduzioni dell'incidentalità.

L'uso quotidiano della bicicletta e gli spostamenti a piedi produrranno inoltre notevoli benefici per la popolazione in quanto si abbasseranno i costi relativamente alle spese per i carburanti e si ridurrà il rischio di infarto, ipertensione e diabete in correlazione all'attività motoria.

Relativamente alla **componente rumore e vibrazioni** l'allontanamento del mezzo privato dal centro città, lo split modale verso il mezzo condiviso, la maggiore disponibilità di utilizzare mezzi sostenibili (uso della bicicletta, uso dei mezzi elettrici e pedonalità) e l'efficientamento nella consegna delle merci all'interno del centro urbano provocheranno la riduzione delle emissioni acustiche.



10. CONSIDERAZIONI IN ORDINE ALLA NON ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS

In conclusione si può affermare che:

- **Il PGTU del Comune di Campobasso ha come quadro di riferimento normativo** l'art.36 del D.L. n.285
- **Il PGTU** è un Piano di breve periodo (2 anni) da realizzare ad infrastrutture invariate (ad esclusione di quelle già programmate e/o finanziate) e con modeste risorse
- **La maggior parte dei contenuti del presente PGTU** (a differenza di alcuni interventi identificati con i seguenti codici: ROT4, ROT8, ROT12, ROT14, ROT15, ROT16, ROT17, ROT18, ROT19, ROT20, ROT21, ROT22, ROT23, ROT24, ROT25, PT1, PT2, PT3, PT4 e CLO2 valutati nel documento) sono stati recepiti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dell'area urbana di Campobasso, approvato con D.C.C. n.42 del 21/12/2022 che è stato valutato dallo scrivente sia tramite Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che tramite Studio di Incidenza (VINCA) ed è stato poi oggetto da parte dell'Autorità Competente (Regione Molise) di Parere Motivato Finale di VAS coordinata alla valutazione di incidenza ambientale con Determina Dirigenziale n.5677 del 29/09/2022.
- **Il PGTU del Comune di Campobasso persegue i seguenti obiettivi:** Ob.1) il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta), Ob.2) il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali), Ob.3) La riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, Ob.4) il risparmio energetico
- **Il PGTU del Comune di Campobasso risulta coerente con la pianificazione sovraordinata analizzata:** Piano Regionale della mobilità e dei trasporti (Molise connesso), Piano Regionale integrato per la qualità dell'aria del Molise (P.R.I.A.M.O.), Piano energetico ambientale regionale (PEAR)
- **Il PGTU del Comune di Campobasso** nell'intero iter di redazione terrà in considerazione il quadro degli obiettivi di sostenibilità ambientale stabiliti a livello nazionale e internazionale
- **Nel capitolo relativo al "quadro ambientale di riferimento"** sono state considerate le varie componenti ambientali: - aria, inquinamento atmosferico, - acqua e risorse idriche, - suolo e paesaggio, - biodiversità, - popolazione e salute umana, - rumore e vibrazioni. Dall'analisi di tali componenti ambientali e dalle considerazioni svolte nel documento al capitolo 9 sulle singole componenti ambientali non sono emerse particolari criticità ambientali relative all'attuazione delle strategie del PGTU del Comune di Campobasso
- **Il PGTU non è un piano attuativo nè un piano che ha capacità conformativa diretta dei suoli ma è un piano di settore** di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico. Tutti gli interventi contenuti nel PGTU dovranno essere opportunamente approfonditi e definiti nei dettagli progettuali in sede di Piani



Particolareggiati e nelle successive fasi di progettazione (progetto preliminare-PFTE, progetto definitivo, progetto esecutivo).

- **Gli interventi contenuti all'interno del PGTU**, ancora non ben delineati dal punto di vista tecnico e progettuale, potranno essere oggetto di una progettazione definitiva prima della loro attuazione. Il processo di progettazione potrà essere oggetto delle attenzioni ambientali relative al loro carattere e dimensione (VIA, VAS, variante urbanistica, VINCA).
- **Complessivamente si può affermare che tutte le azioni del PGTU del Comune di Campobasso risultano essere indirizzate alla sostenibilità ambientale sociale ed economica**, attraverso interventi che oltre a ridurre le emissioni climalteranti e acustiche mirano a configurare azioni e politiche finalizzate al miglioramento della qualità della vita del cittadino puntando al riequilibrio dello "split modale", alla riduzione dei tempi di spostamento e alla riduzione dell'incidentalità.

In relazione alle considerazioni sopracitate si propone l'esclusione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Campobasso dalla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.



11. ALLEGATO: FORMAT DI SCREENING VINCA

11.1. Premessa

La Valutazione d'Incidenza è un procedimento a carattere preventivo che ha lo scopo di accertare se determinati piani o progetti possano avere un'incidenza significativa sulle Zone Speciali di Conservazione (ZSC) e sulle Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Questi siti, insieme, costituiscono la Rete Natura 2000 che ha la finalità di garantire il mantenimento a lungo termine e il ripristino degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari su tutto il territorio dell'Unione Europea.

Tenuto presente che le previsioni contenute nel PGTU del Comune di Campobasso *“non sono direttamente connesse e necessarie al mantenimento in uno stato di conservazione soddisfacente delle specie e degli habitat presenti nei Siti”* si presenta apposita istanza costituita da *“Format di supporto screening di Valutazione di Incidenza per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività PROPONENTE”*.

11.2. Normativa comunitaria, nazionale e regionale

La Valutazione di Incidenza Ambientale (V.Inc.A.) è stata introdotta dalla Direttiva 92/43/CEE.

Al suo interno sono contenute anche le Zone di Protezione Speciale (ZPS) ai sensi della Direttiva 79/409/CEE che riguarda la conservazione degli uccelli selvatici.

Il recepimento della Direttiva 92/43/CEE è avvenuto, a livello nazionale, attraverso il Regolamento D.P.R.n.357/1997, modificato ed integrato dal D.P.R.n.120/2003.

Nel 2019 sono state pubblicate le "Linee guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VINCA)"-Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 che costituiscono il documento di indirizzo per la corretta attuazione nazionale dell'art. 6, paragrafi 3, e 4, della Direttiva 92/43/CEE Habitat.

La Regione Molise ha introdotto la Valutazione di Incidenza con la D.G.R. n.486 dell'11 Maggio 2009 *“Direttiva in materia di Valutazione di Incidenza per piani, programmi e interventi che possono interferire con le componenti biotiche ed abiotiche dei Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e delle Zone di Protezione Speciale (ZPS) individuate nella Regione Molise, in attuazione del D.P.R. 8 settembre 1997 n.357, così come modificato con il D.P.R. del 12 marzo 2003, n. 120”*

La Regione Molise ha poi emanato la D.G.R. n. 304 del 13 Settembre 2021 *“Recepimento delle linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (VINCA) – Direttiva n.92/43/CEE “Habitat” articolo 6, paragrafi 3 e 4. Approvazione direttiva”*.



11.3. Format screening di VINCA per Piani/Programmi/Progetti/interventi-PROPONENTE

Per la redazione dello screening di V.INC.A. si è fatto riferimento al Format contenuto nell'allegato A della D.G.R. n. 304 del 13 Settembre 2021 della Regione Molise considerando che il PGTU è un piano di settore che non ha capacità conformativa diretta dei suoli.

Tutti gli interventi contenuti nel PGTU dovranno essere opportunamente approfonditi e definiti nei dettagli progettuali in sede di Piani Particolareggiati e nelle successive fasi di progettazione (progetto preliminare-PFTE, progetto definitivo, progetto esecutivo).

Come affermato in premessa molti dei contenuti del presente PGTU (a differenza di alcuni interventi elencati successivamente) sono stati recepiti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dell'area urbana di Campobasso, approvato con D.C.C. n.42 del 21/12/2022.

Il PUMS è stato valutato dallo scrivente sia tramite Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che tramite Studio di Incidenza (VINCA) ed è stato poi oggetto da parte dell'Autorità Competente (Regione Molise) di Parere Motivato Finale di VAS coordinata alla valutazione di incidenza ambientale con Determina Dirigenziale n.5677 del 29/09/2022.

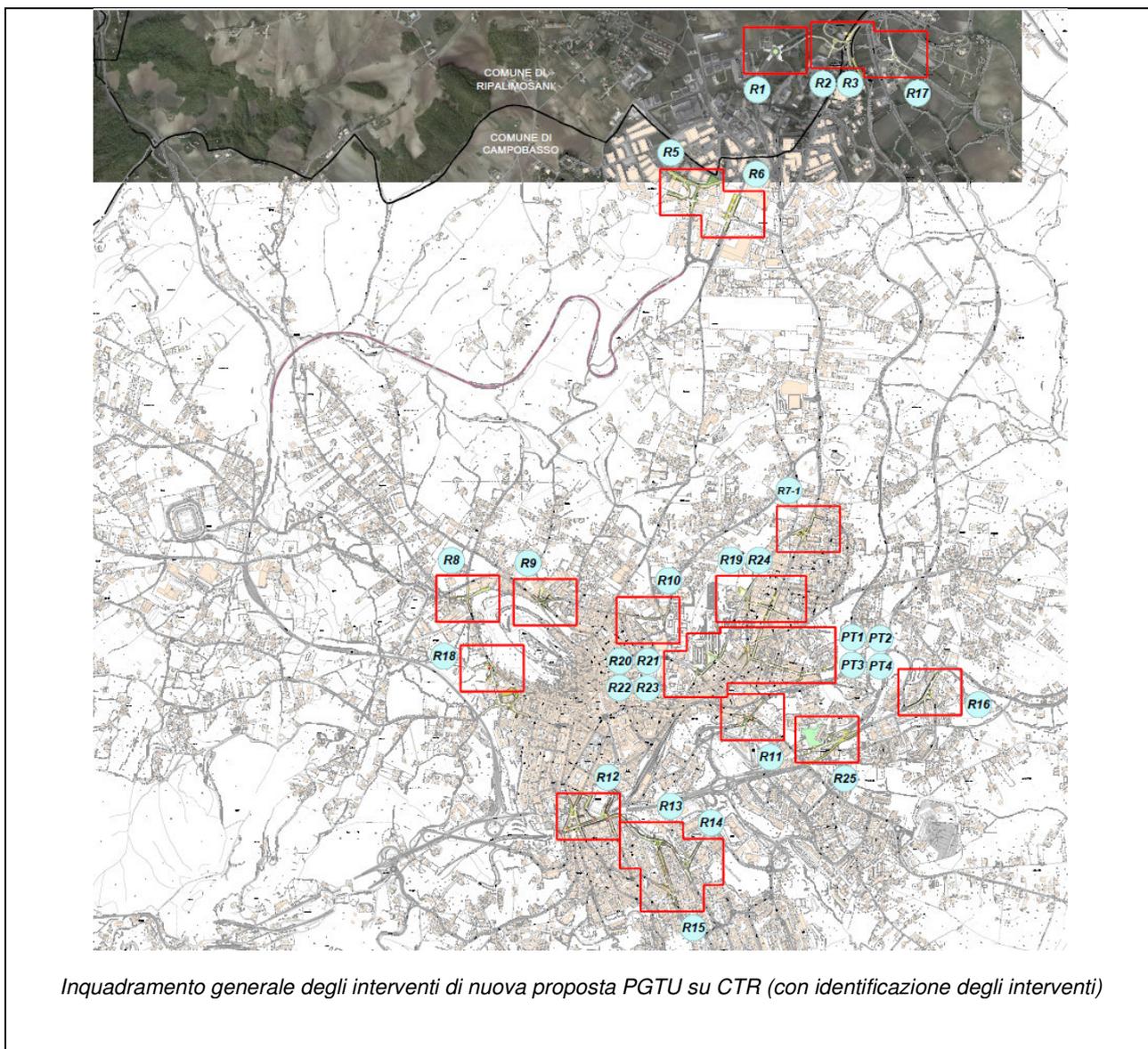
Per tale motivo sono stati valutati esclusivamente gli interventi di nuova proposta PGTU aventi i seguenti codici: ROT4, ROT8, ROT12, ROT14, ROT15, ROT16, ROT17, ROT18, ROT19, ROT20, ROT21, ROT22, ROT23, ROT24, ROT25, PT1, PT2, PT3, PT4 e CLO2) elencati per esteso nella tabella al capitolo 7 della presente relazione

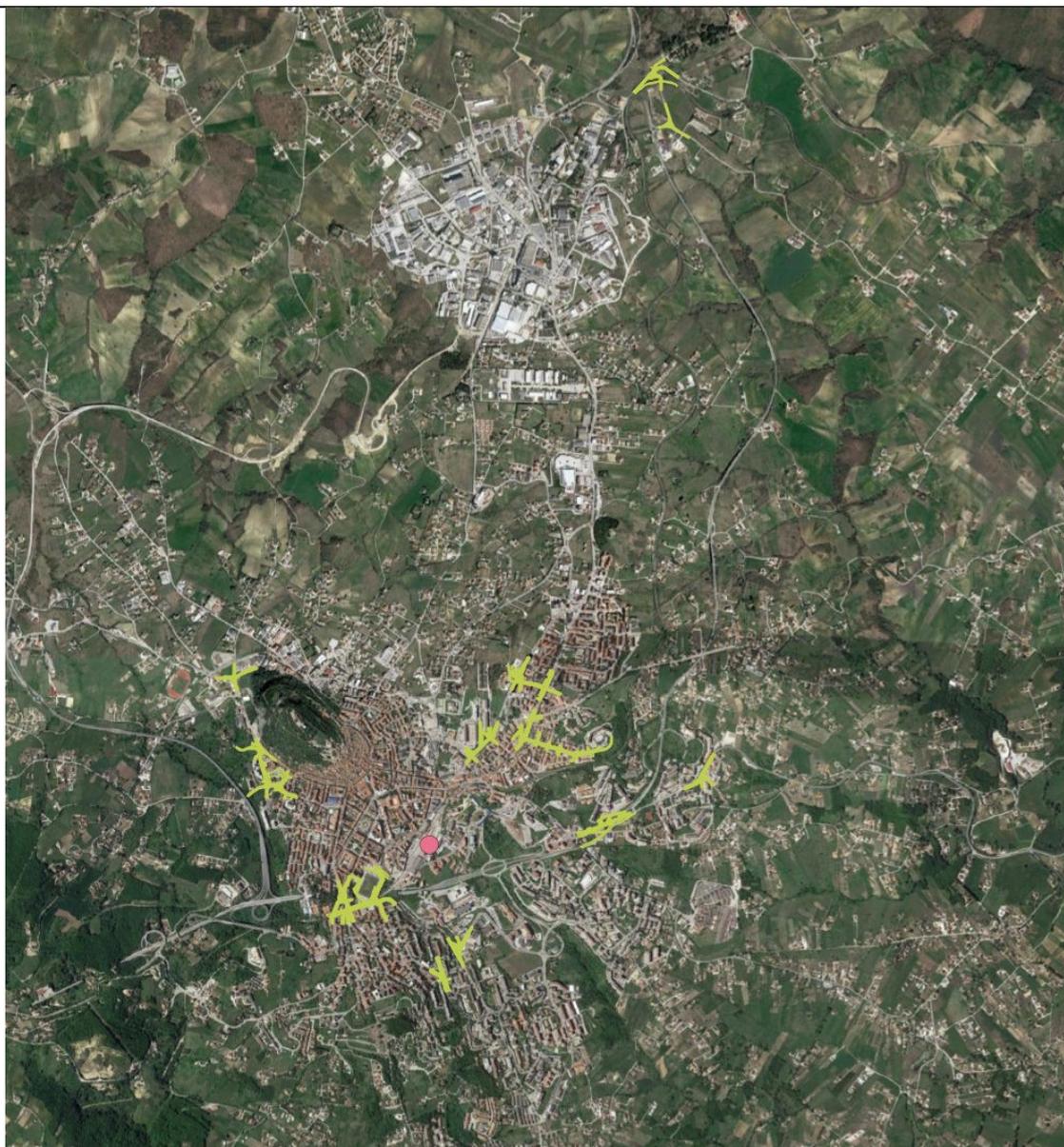
Tali interventi sono stati sovrapposti con i Siti Rete Natura 2000.



FORMAT DI SUPPORTO SCREENING DI V.INC.A per Piani/Programmi/Progetti/Interventi/Attività – PROPONENTE**	
Oggetto P/P/P/I/A:	Redazione del PGTU e studio di nodi critici della viabilità per la fluidificazione del traffico e la messa in sicurezza di alcune aree della rete viaria urbana di Campobasso
Il PGTU è un Piano/Programma (definizione di cui all’art.5, comma 1 lett. e) del D.Lgs. 152/2006 ss.mm.ii.	
Tipologia P/P/P/I/A:	<input type="checkbox"/> <i>Altri piani o programmi:</i> Il PGTU è un Piano di settore del traffico
Proponente:	Comune di Campobasso-Servizio Mobilità
SEZIONE 1 - LOCALIZZAZIONE ED INQUADRAMENTO TERRITORIALE	
Nel caso di Piano o Programma , descrivere area di influenza e attuazione e tutte le altre informazioni pertinenti: Il Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) interessa il Comune di Campobasso	







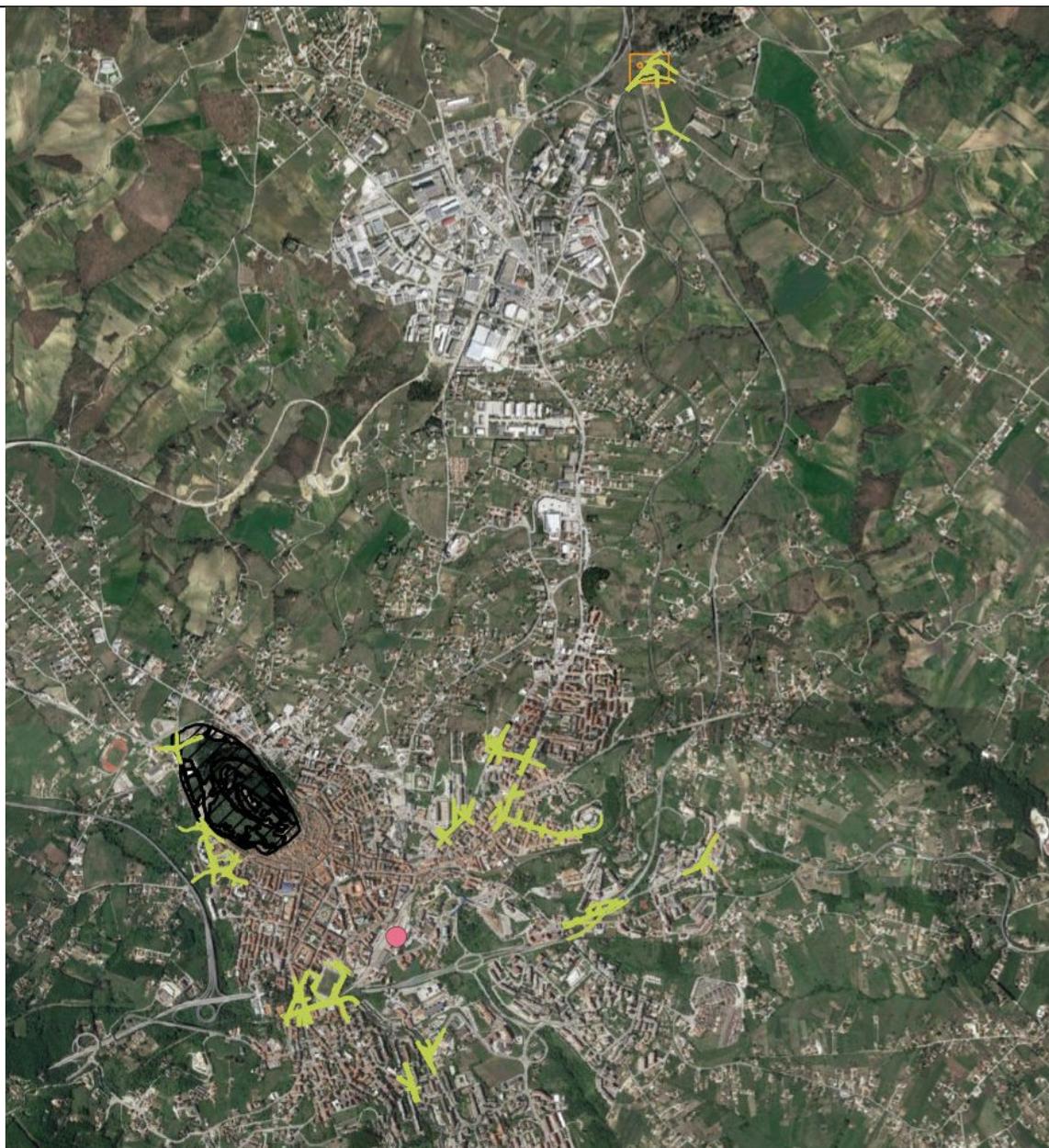
INTERVENTI DI NUOVA PROPOSTA PGTU

- NDA-Stazione
- ROTATORIE E PIAZZE TRAVERSANTI
- R4 - CAMPOBASSO entities

Inquadramento generale degli interventi di nuova proposta PGTU su ortofotocarta



SEZIONE 2 – LOCALIZZAZIONE P/P/P/I/A IN RELAZIONE AI SITI NATURA 2000			
SITI NATURA 2000			
ZSC	cod	IT 7222125	Rocca Monforte
			



INTERVENTI DI NUOVA PROPOSTA PGTU

- NDA-Stazione
- ROTATORIE E PIAZZE TRAVERSANTI
- R4 - CAMPOBASSO entities

RETE NATURA 2000

- ▨ ZSC IT7222125 "Rocca Monforte"

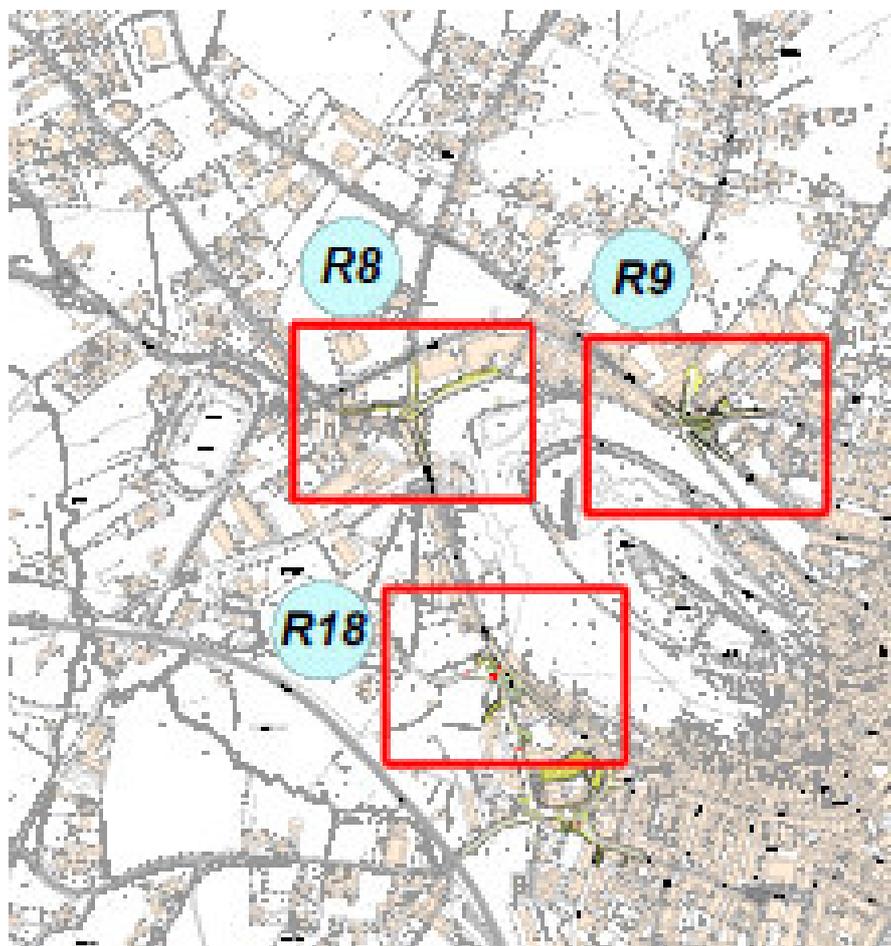
Google.cn Satellite

Come si evince dalla tavola sovrastante non risultano esserci interferenze dirette tra le azioni di nuova proposta PGTU del Comune di Campobasso e il sito ZSC IT7222125 "Rocca



Monforte”.

Le uniche due rotonde di progetto ubicate marginalmente all’interno del Sito Rete Natura 2000 sono la R8 e la R18.



Tale rotonde di progetto però, come si evince dagli zoom sottostanti, si sviluppano completamente su infrastrutture stradali esistenti.





Sovrapposizione tra la rotonda di progetto R18 e la ZSC IT7222125 "Rocca Monforte" su ortofotocarta dove si evince che l'infrastruttura si sviluppa completamente strada esistente.

Le due rotonde (R8 e R18) di nuova proposta PGTU consentiranno la fluidificazione lenta della viabilità evitando il fenomeno delle code e dello stop and go favorendo gli spostamenti ed ottimizzando i consumi.

Ciò provocherà la riduzione della pressione antropica nei confronti del sito ZSC IT7222125 "Rocca Monforte" in termini di riduzione delle emissioni inquinanti sia atmosferiche che acustiche rispetto agli habitat e alle specie animali e vegetali presenti nel Sito.

E' stata presa visione degli Obiettivi di Conservazione, delle Misure di Conservazione, e/o del Piano di Gestione e delle Condizioni d'Obbligo eventualmente definite del Sito/i Natura 2000 ? SI

Citare, l'atto consultato:

D.G.R. n. 536 del 28/12/2017 avente come oggetto: "RISORSE FSC 2000-2006.DELIBERA CIPE DEL 27 MAGGIO 2005, N°35. ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO AMBIENTE – II ATTO INTEGRATIVO. INTERVENTO (COD. SGP A.I. A2.01): "PIANI DI GESTIONE E VALUTAZIONE D'INCIDENZA NEI SIC – RETE ECOLOGICA". IMPORTO FINANZIAMENTO:€800.000,00. APPROVAZIONE DELLE MISURE DI CONSERVAZIONE RELATIVE A 24 SITI NATURA 2000."



2.1 - Il P/P/P/I/A interessa aree naturali protette nazionali o regionali? NO

2.2 - Per P/P/P/I/A esterni ai siti Natura 2000:

Tra i siti Natura 2000 indicati e l'area interessata dal P/P/P/I/A, sono presenti elementi di discontinuità o barriere fisiche di origine naturale o antropica (es. diversi reticoli idrografici, centri abitati, infrastrutture ferroviarie o stradali, zone industriali, etc.)?? SI

SEZIONE 3 – SCREENING MEDIANTE VERIFICA DI CORRISPONDENZA DI PROPOSTE PRE-VALUTATE

Si richiede di avviare la procedura di Verifica di Corrispondenza per P/P/P/I/A pre-valutati? NO

SEZIONE 4 – DESCRIZIONE E DECODIFICA DEL P/P/P/I/A DA ASSOGGETTARE A SCREENING

RELAZIONE DESCRITTIVA DETTAGLIATA DEL P/P/P/I/A

Il PGTU del Comune di Campobasso si prefigge di raggiungere i seguenti obiettivi: OB.1) Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta), OB.2) Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali), OB.3) La riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico e OB.4) Il risparmio energetico.

Nello specifico il PGTU del Comune di Campobasso promuove le seguenti strategie: St.1) La classifica funzionale delle strade e regolamento viario, St.2) Studio delle sezioni stradali/nodi critici: il miglioramento della circolazione stradale nell'area urbana e periurbana di Campobasso e l'aumento dei livelli di sicurezza, St.3) Zone a traffico limitato (ZTL), Aree pedonali (AP) e Low Emission Zone (LEZ): la protezione delle aree di pregio, St.4) Zone 30 e ciclabilità: interventi di moderazione del traffico, St.5) Il sistema della sosta, St.6) Logistica delle merci, St.7) Infomobilità

(n.b.: nel caso fare direttamente riferimento agli elaborati e la documentazione presentati dal proponente)

Per la descrizione dettagliata degli obiettivi generali, degli obiettivi specifici e delle azioni proposte dal PGTU dell'area urbana di Campobasso si rimanda ai seguenti documenti:

- C7QPR020 "Relazione generale"



4.2 - CONDIZIONI D'OBBLIGO <i>(n.b.: da non compilare in caso di screening semplificato)</i>		Se, Si , il proponente si assume la piena responsabilità dell'attuazione delle Condizioni d'Obbligo riportate nella proposta.	Condizioni d'obbligo rispettate: <ul style="list-style-type: none"> ➤ ➤ ➤ ➤ ➤ ➤
Il P/P/P/I/A è stato elaborato ed è conforme al rispetto della Condizioni d'Obbligo? NO		Riferimento all'Atto di individuazione delle Condizioni d'Obbligo:	
		Se, No , perché: il PGTU per sua natura è un piano di settore del traffico, non è un piano attuativo ne un piano che ha capacità conformativa diretta dei suoli. È un piano di supporto per le scelte relative alle politiche di traffico. Non è quindi correlabile a condizioni d'obbligo	
SEZIONE 5 - DECODIFICA DEL PIANO/PROGETTO/INTERVENTO/ATTIVITA' (compilare solo parti pertinenti)			
E' prevista trasformazione di uso del suolo? NO, come detto precedentemente il PGTU non ha capacità conformativa diretta dei suoli			
SEZIONE 6 - CRONOPROGRAMMA AZIONI PREVISTE PER IL P/P/P/I/A			
L'attuazione degli interventi sia di carattere infrastrutturale che di carattere immateriale/amministrativo contenuti nel PGTU del Comune di Campobasso è prevista nello scenario 2025			
Ditta/Società	Proponente/ Professionista incaricato	Firma e/o Timbro	Luogo e data
Sintagma S.r.l.	Comune di Campobasso- Servizio Mobilità/ Dott.Agr.Filippo Berti Nulli		Perugia 10 Luglio 2023

(compilare solo le parti necessarie in relazione alla tipologia della proposta)

****** le singole Regioni e PP.AA possono adeguare, integrare e/o modificare le informazioni presenti nel presente Format sulla base delle esigenze operative o peculiarità territoriali, prevedendo, se del caso, anche Format specifici per particolari attività settoriali.





Sede Italia - Via Roberta, 1 – 06132 S.Martino in Campo (PG)
C.F. e P.IVA 01701070540 - N.Iscriz.Trib. di Perugia 18432
Tel. 075/609071 Fax 075/6090722

Sede Lettonia – Lāčplēša iela 37, Rīga

Sede Turchia – Fetih Mah. Tahralı Sok. Tahralı Sitesi Kavakyeli Plaza 7-D Blok D:8 Ataşehir 34704 İstanbul

Sede Albania - Baer Consulting Sh.p.K, Kajo Karafili pall Bimbashi, Kati 6, AP. B., Tirana

E-mail: sintagma@sintagma-ingegneria.it - www.sintagma-ingegneria.it