

DIREZIONE GENERALE
Staff Procedure Autorizzative e Valutative

Alla

Regione Molise
Servizio Tutela e Valutazioni Ambientali e
Fitosanitario Regionale
regionemolise@cert.regione.molise.it

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 12 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. coordinata con la Valutazione di Incidenza Ambientale relativa al Piano "Studio di fattibilità su nodi critici della viabilità urbana e redazione del Piano Generale del Traffico Urbano PGU" - Proponente Comune di Campobasso.
COMUNICAZIONI.

Con riferimento all'oggetto ed alla nota di Codesta Spett.le Autorità Competente (Prot. ARPA Molise n. 217 del 09-01-2024), in esito all'attività istruttoria svolta dallo Staff per le Procedure Autorizzative e Valutative di ARPA Molise, si espongono di seguito le valutazioni inerenti agli aspetti ambientali, di competenza di questa Agenzia.

Il Piano Generale del Traffico Urbano (di seguito PGU) si sostanzia in un insieme coordinato di interventi volti al 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 - nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Gli obiettivi, cui sono legati gli ambiti di intervento, del Piano sono riassumibili, in accordo con gli strumenti urbanistici e i piani vigenti, 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.

Nello specifico, il Piano si prefigge obiettivi e strategie riassumibili come segue:

OBIETTIVI DEL PGU	STRATEGIE DEL PGU
OB.1) Il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta)	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
OB.2) Il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali)	St.3) Zone a traffico limitato (ZTL), Aree pedonali (AP) e Low Emission Zone (LEZ): la protezione delle aree di pregio
OB.3) La riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico	St.4) Zone 30 e ciclabilità: interventi di moderazione del traffico
	St.5) Il sistema della sosta
	St.6) Logistica delle merci

SEDI	INDIRIZZO	TEL.	FAX	E-MAIL
DIREZIONE GENERALE	Via U. Petrella 1 86100 CAMPOBASSO	0874•492600	0874•492644	dirgen@arpamolise.it
DIPARTIMENTO PROVINCIALE	C.da Selvapiana 86100 CAMPOBASSO	0874•492600	0874•492670	campobasso.dip@arpamolise.it
DIPARTIMENTO PROVINCIALE	Via Berta,1 86170 ISERNIA	0874•492600	0874•492602	isernia.dip@arpamolise.it
SEZIONE DIPARTIMENTALE	Via dei Lecci, 66 86039 TERMOLI	0874•492600	0874•492688	termoli.sez@arpamolise.it

OB.4) Il risparmio energetico

St.7) Infomobilità

Come evidenziato dal Proponente in Premessa al Rapporto Preliminare per lo Screening di VAS (C7QTR010), la maggior parte degli interventi del PGTU è stata recepita dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dell'area urbana di Campobasso approvato con DCC n.42 del 21/12/2022, che nel 2022 è stato sottoposto alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e di Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) conclusi con il Parere Motivato Finale espresso dall'Autorità Competente di cui alla Determina Dirigenziale n.5677 del 29/09/2022. Nell'ambito della richiamata Procedura di VAS, ARPA Molise ha trasmesso all'Autorità Competente il proprio Parere di competenza con nota Prot. ARPA Molise n. 11581 del 01/08/2022.

Rispetto a quanto già valutato ed approvato, gli interventi del PGTU (materiali su strade e immateriali/gestionali) si suddividono in:

- **Interventi dello scenario di riferimento** (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** (interventi recepiti dal PUMS dell'area urbana di Campobasso che, come su precisato, ha già esperito al Procedura di VAS + VInCA di cui al Parere motivato dell'Autorità Competente espresso con Determina Dirigenziale n.5677 del 29/09/2022;
- **Interventi proposti dal PGTU** (interventi di nuova proposta PGTU).

In merito a ciò, considerando che gli interventi del secondo punto sono stati già oggetto di valutazione da parte della Scrivente Agenzia nell'ambito della richiamata procedura di VAS + VInCA del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) dell'area urbana di Campobasso - evidenziando fra l'altro la sostenibilità e la compatibilità ambientale degli interventi ivi proposti rispetto alle principali componenti/matrici ambientali (Aria, Acqua e Risorse idriche, Suolo, Biodiversità, Rumore e Vibrazioni, Popolazione e salute umana) - il presente contributo è relativo esclusivamente agli interventi di nuova proposta, vale a dire quelli evidenziati in azzurro nella Tabella "PGTU dell'area urbana di Campobasso - Elenco degli interventi compresi negli scenari" riportata nel Rapporto Preliminare (pag. nn. 26-27); nella fattispecie:

- **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
- **ROT8** Rotatoria di progetto all'intersezione di via Ferro, via F.lli Pistilli Sipio e via Sant'Antonio Abate
- **ROT12** Rotatoria di progetto all'intersezione di via Trivisonno, via Monsignor Bologna, viale Alessandro Manzoni e via Ercolana R12
- **ROT14** Rotatoria di progetto all'intersezione di viale Manzoni e via Scardocchia R14
- **ROT15** Fluidificazione del nodo a schema rotatorio tra viale Leopardi e via Pascoli R15
- **ROT16** Rotatoria di progetto all'intersezione di via Puglia, via Calabria e via Sardegna R16
- **ROT17** Rotatoria di progetto uscita tangenziale est-zona industriale R17
- **ROT18** Rotatoria di progetto all'intersezione di via Sant' Antonio Abate, via P.S. Zinno e viabilità Contrada Fontana Vecchia R18
- **ROT19** Rotatoria esistente ridisegnata all'intersezione di via IV Novembre, via Berlinguer, via Ciccaglione e ingresso parcheggio R19
- **ROT20** Rotatoria esistente ridisegnata all'intersezione di via Colitto, via Berlinguer, via XXV Aprile e via Trombetta R20
- **ROT21** Rotatoria esistente ridisegnata all'intersezione di via Insorti D'Ungheria e via Colitto R21



- **ROT22** Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXIV Maggio e via Monte Grappa R22
- **ROT23** Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXIV Maggio e via Piave R23
- **ROT24** Rotatoria di progetto all'intersezione di via XXIV Maggio, via Ciccaglione e via Sturzo R24
- **ROT25** Rotatoria di progetto in prossimità del nuovo Eurospin in via Puglia R25
- **PT1** Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Monte Santo, via Monte Nevoso e via Monte Sabotino
- **PT2** Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Pasubio e via Montello
- **PT3** Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Monfalcone
- **PT4** Piazza traversante in via Monte Grappa all'intersezione con via Monte San Gabriele e via Martiri Molisani della Resistenza
- **CLO2** NDA presso la stazione ferroviaria di Campobasso.

Sostenibilità Ambientale

Come si evince dalla tabella che segue, stralciata dal Rapporto Preliminare (pag. 13), **il PGTU fa propri alcuni tra i principali obiettivi di sostenibilità ambientale definiti a livello Comunitario ed Internazionale**, quali:

Componente	Obiettivi di sostenibilità ambientale	Fonte
Mobilità e trasporti	<i>1- 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>	Libro Bianco Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile 2011
	<i>2- 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>	
	<i>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,</i>	"Agenda 2030 per lo sviluppo Sostenibile (approvata dall'ONU) - Rapporto ASvIS 2020 "L'Italia e gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile"



	<i>con particolare attenzione alle esigenze di chi è in situazioni vulnerabili, alle donne, ai bambini, alle persone con disabilità e agli anziani.</i>	
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.	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
Aria e fattori climatici	6- Riduzione delle emissioni globali dei gas serra del 70% nel lungo termine 7- Raggiungere la neutralità climatica nell'UE entro il 2050 11- Riduzione delle emissioni di gas serra del 90% entro il 2050	Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia 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

	<i>umana, agli ecosistemi e al patrimonio monumentale</i> 12- Migliore qualità dell'ambiente urbano.	
Acqua	13-Riduzione dell'inquinamento nelle acque interne, dell'ambiente marino e nei suoli.	Strategia d'Azione per lo sviluppo Sostenibile in Italia
Rumore	14)- ridurre il rumore ambientale laddove necessario e conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona. 15)- Abbassare i livelli di rumore tramite: riduzione della densità del e la moderazione della velocità del traffico a 30 Km/h 16)- Incentivare la pedonalizzazione, la ciclabilità e la diffusione di veicolo elettrici 17)- Proteggere dall'inquinamento acustico non solo la popolazione ma anche la fauna selvatica e gli habitat.	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

Valutazioni Ambientali

Scendendo nel merito degli aspetti ambientali, si rappresenta quanto di seguito relativamente alle componenti ambientali che si ritengono potenzialmente interessate da eventuali impatti: aria e inquinamento atmosferico, acqua e risorse idriche, rumore e vibrazioni, popolazione e salute umana.

Infatti, gli interventi contemplati dal PGTU sono volti a ridistribuire gli spazi stradali e a moderare la velocità, inducendo movimenti circolari continuo a basse velocità (es. rotatorie). Tali azioni generano da un lato una riduzione delle emissioni climalteranti e acustiche, dall'altro una maggiore sicurezza per tutte le componenti della mobilità, con particolare riferimento a quella attiva (pedoni e cicli), favorendo una diversa ripartizione modale con incrementando la quota afferibile alla modalità attiva ecocompatibile. In tal senso, il contributo complessivo del PGTU alla qualità della matrice **Aria** è da ritenersi fortemente positivo.

Eventuali impatti generati dalla realizzazione delle opere materiali su strada in fase di cantiere sono da considerarsi a breve termine e transitori, quindi non significativi, nonché efficacemente mitigabili con il rispetto di quanto previsto alla Parte V del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. e l'adozione delle più comuni buone pratiche quali, ad esempio:

- limitazione della velocità di transito dei mezzi all'interno dell'area di cantiere e in particolare lungo i percorsi sterrati;
- lavaggio delle ruote (e se necessario della carrozzeria) dei mezzi in uscita dal cantiere;
- lavaggio della viabilità ordinaria, ad esempio con moto spazzatrici, nell'intorno dell'uscita dal cantiere;



- utilizzo di cassoni chiusi (coperti con appositi teli resistenti e impermeabili o comunque dotati di dispositivi di contenimento delle polveri) per i mezzi che movimentano terra o materiale polverulento;
- sospensione delle operazioni di escavazione/movimentazione di materiali polverulenti nelle giornate di ventosità intensa;
- posizionamento di barriere antipolvere mobili nelle aree di cantiere prossime a potenziali ricettori, Schermatura eventuale degli impianti che generano emissioni polverulente (quali, ad esempio, gli impianti di betonaggio);
- umidificazione preventiva delle opere soggette a demolizione e/o rimozione;
- divieto di combustione.

Riguardo alla componente **Acqua e risorse idriche** si ritengono improbabili impatti diretti sulla stessa. Nelle fasi di realizzazione, tuttavia, sarà fondamentale la corretta gestione delle aree di cantiere e delle acque meteoriche al fine di non generare impatti sui corpi idrici, qualora presenti.

Gli eventuali impatti in termini di **Rumore e Vibrazioni** connessi alla realizzazione del PGTU sono legati esclusivamente alla fase di cantiere dei vari interventi infrastrutturali. Tali impatti negativi, tuttavia, saranno di natura transitoria dunque di limitata significatività.

Ciò nondimeno, nelle fasi esecutive si dovranno puntualmente osservare i limiti di legge soprattutto in considerazione del fatto che molte aree di cantiere saranno ubicate in prossimità/all'interno del centro abitato.

Infine, per quanto attiene alla **Popolazione e salute umana** è indubbio l'impatto positivo che la realizzazione delle Azioni del PGTU avranno complessivamente sui cittadini in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente urbano, della mobilità delle persone e delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale. Inoltre, la connessa riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera, climalteranti e acustiche, avrà effetto positivo anche sulla salute umana.

Dunque, l'esame, sia pure qualitativo, degli interventi di nuova proposta del PGTU rispetto alle principali componenti ambientali ha evidenziato una sostanziale positività degli effetti che, in ragione delle valutazioni ambientali pure positive già espresse per la VAS del PUMS, si estende anche agli interventi del PGTU derivanti direttamente dal PUMS, esprimendo in questo un complessivo effetto positivo sull'ambiente.

Tutte le azioni del PGTU del Comune di Campobasso, infatti, risultano essere indirizzate alla sostenibilità ambientale sociale ed economica, attraverso interventi che oltre a ridurre le emissioni climalteranti e acustiche, mirano ad attuare strategie di miglioramento della qualità della vita del cittadino, puntando al riequilibrio dello "split modale", alla riduzione dei tempi di spostamento e alla riduzione dell'incidentalità.

Il Direttore Dipartimento CB
Dott.ssa Maria Grazia Cerroni

*"Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi dell'art.24 del D.lgs 07.03.2005 n. 82"*

(A cura dello Staff per le Procedure Autorizzative e Valutative, nominato con Provvedimento del Commissario Straordinario n. 55 del 19 febbraio 2020 nonché disposizioni Prot. n. 5801/2021 e Prot. n. 15715/2023)