

Prot. N. 0029609 / P - /
Data 15/11/2013

Cl. INF-VS-1-0-23-1

Uff. SINFT



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE, MOBILITÀ,
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E LAVORI PUBBLICI

Servizio infrastrutture di trasporto
e comunicazione

s.infrastrutture@regione.fvg.it
tel + 39 040 377 4936
fax + 39 040 377 4732
I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

protocollo n. VS.1.0.23.1
riferimento Vs. Prot. gen. 2013-0127710
dd. 08/08/2013

allegato
Trieste,

Comune di Trieste
Area Città e Territorio
Servizio Pianificazione Urbana

Piazza Unità d'Italia 4
34121 TRIESTE



oggetto: Variante generale PRGC del Comune di Trieste. Parere ai sensi dell'art. 166 comma a) della L.R. 26/2012.

In relazione allo studio di "verifica dell'impatto del nuovo PRGC sulla rete stradale di primo livello" trasmesso da codesta Amministrazione comunale con la nota in riferimento, ai fini di quanto previsto dall'art. 166 co. a) della L.R. 26/2012, esaminata la documentazione pervenuta si evidenzia quanto segue.

In primo luogo si rileva che:

- lo studio in oggetto riguarda la proposta di Variante generale allo strumento urbanistico comunale e, condividendone l'approccio metodologico, si prende atto che a questo livello di pianificazione i rapporti tra destinazioni d'uso e flussi di traffico indotti possono essere stimati solo in prima analisi in quanto, come sottolineato dai progettisti, una loro più precisa definizione sarà possibile solo nelle successive fasi attuative del piano, quando saranno disponibili le caratteristiche di dettaglio dei potenziali insediamenti;
- i conseguenti impatti dei traffici indotti sulle condizioni di deflusso lungo la viabilità di primo livello e le penetrazioni urbane di interesse del Piano regionale delle infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica (PRIML) sono inoltre fortemente condizionati da fattori legati alle tempistiche di realizzazione degli insediamenti pianificati e alle dinamiche di evoluzione generale nel tempo della mobilità regionale e sovraregionale;
- la coerenza tra gli obiettivi della Variante e le prescrizioni del PRIML può essere meglio assicurata, come proposto nello studio, attraverso l'individuazione di una serie di azioni di controllo da inserire nelle NTA, capaci di introdurre, in modo mirato nelle diverse fasi di attuazione della futura Variante, gli obblighi derivanti dalla necessità di rispettare gli obiettivi del PRIML.

Ciò premesso e condiviso si è proceduto alla verifica di massima degli impatti sulla rete viaria di interesse regionale, nell'ora di punta mattutina 7.30-8.30, tenuto conto in particolare degli elaborati 4 (Norme di attuazione) e delle tavole 1b (Grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello) e 1b/bis (Schede esplicative del grafo delle infrastrutture autostradali e viarie di primo livello) del PRIML, considerando quanto segue:

- le strade di primo livello individuate dal PRIML, che interessano il territorio comunale, sono la S.S. 14/arco 26-28 (livello di servizio - LdS - stimato C e saturazione media del 24% con una percentuale di arco in congestione del 5%), la S.S. 14/arco 28-137 (LdS stimato B e 17% di saturazione media) e la S.R. 58/arco 28-135 (LdS stimato B e 12% di saturazione media); inoltre vi sono le penetrazioni urbane S.P. 35, ex S.S. 202 (via Carnaro) e S.P. 10 che, seppur non ancora

COMUNE DI TRIESTE
PROTOCOLLO GENERALE
20 NOV. 2013
PROT. GEN. N.
PIANIFICAZIONE URBANA

- formalmente definite attraverso la Conferenza di servizi prevista dall'art. 17 delle norme di attuazione del PRIML, sono state considerate ugualmente nello studio di impatto;
- lo studio ha preso a riferimento, quale stato di fatto dei flussi lungo gli assi stradali che compongono gli archi sopra citati, i dati più aggiornati a supporto del Piano del Traffico comunale recentemente approvato e opportunamente elaborati per rapportarli alla scala del PRIML, verificando percentuali di saturazione degli archi e livelli di servizio sostanzialmente in linea con quelli dello strumento regionale.

In relazione alla verifica delle **previsioni relative agli interventi sulla rete stradale di primo livello e sulle penetrazioni urbane** si rileva che:

- la Variante non prefigura interventi diretti sulla viabilità di primo livello pur prevedendo, nel caso di interventi di nuova edificazione, la possibilità di addivenire ad accordi con i soggetti attuatori per la modifica dei tracciati stradali confinanti con i lotti di riferimento finalizzati alla sicurezza stradale; a questo riguardo lo scrivente Servizio ritiene che vada precisato che nel caso tali modifiche dovessero interessare tratti di viabilità di primo livello queste devono essere condivise con la struttura regionale competente;
- i progettisti rilevano che le previsioni di interventi infrastrutturali a lungo termine della Variante quali la cosiddetta "metropolitana leggera" e le "gallerie stradali" non incideranno direttamente su viabilità di primo livello ma potranno eventualmente giovare a questa attraverso una più razionale e diversificata distribuzione del traffico interno al comune e in accesso/uscita da questo;
- l'intervento altresì evidenziato lungo il potenziale asse di penetrazione urbana ex S.S. 202 (rotatoria tra via Carnaro-ex 202 e via Brigata Casale) conferirà un miglioramento in termini di sicurezza stradale e di fluidificazione del traffico;
- si rimarca che il tratto di S.S. 14 "strada costiera" costituisce ai sensi del PRIML viabilità di primo livello, oltre che penetrazione urbana del comune capoluogo; la "strada costiera" pertanto non può essere funzionalmente declassata a viabilità di esclusiva vocazione "turistica" come proposto dal Comune.

Per quanto riguarda le **previsioni insediative che interferiscono con la rete stradale di primo livello e le penetrazioni urbane**, si rileva che:

- tra le "Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica" l'unica individuata dai progettisti ad avere un'influenza sulla rete di primo livello è quella dell'ambito di Opicina. Si tratta in sintesi di un intervento di riqualificazione ambientale ed energetica, che prevede degli incentivi volumetrici con particolare riferimento a destinazioni d'uso di tipo residenziale ed attività compatibili, di servizi e attrezzature. Si stima vi saranno degli effetti limitati di traffico indotto sulla S.R. 58 e lungo la S.P. 35 che non comporteranno il decadimento dei livelli di servizio, rispettivamente C e B, attualmente compatibili con le prescrizioni del PRIML;
- le "Aree della grande trasformazione", che prevedono degli incentivi volumetrici e destinazioni d'uso che spaziano perlopiù dall'ambito residenziale, a quello commerciale e direzionale, ritenute potenzialmente influenti sulla rete viaria di primo livello sono quelle di "Campo Marzio", della "Fiera", della "Ex Caserma di via Rossetti" e della "Ex Caserma di Banne". Si stima vi saranno degli effetti limitati di traffico indotto sulla S.S. 14 (tratto costiero e tratto di confine con LdS rispettivamente C e B), nonché lungo la penetrazione ex S.S. 202 (LdS C), che non comporteranno il decadimento dei livelli di servizio attualmente compatibili con le prescrizioni del PRIML;
- con riferimento agli impatti delle previsioni insediative, quindi, se in prima analisi - alla scala degli archi funzionali individuati dal PRIML - è quindi verificata la sostenibilità dei flussi indotti, l'analisi di dettaglio, con specifici rapporti causa-effetto tra insediamenti e traffici, dovrà essere

affrontata nelle fasi attuative, anche rispetto alle ripercussioni che senza dubbio vi saranno sulla circolazione a scala locale; si condivide quindi la proposta di inserire una prescrizione nelle NTA della Variante che preveda, nelle fasi attuative e di predisposizione dei progetti la necessità di uno studio di traffico che valuti puntualmente l'incremento dei flussi di traffico e i relativi LdS, nonché le eventuali azioni migliorative sul sistema viario di primo livello e di penetrazione urbana.

Per quanto concerne l'**elaborazione di norme tecniche capaci di garantire la verifica dell'impatto del traffico indotto**, si concorda sull'inserimento nelle NTA della Variante generale di una normativa avente carattere prescrittivo, finalizzata a indirizzare correttamente e controllare l'attuazione delle previsioni urbanistiche verificando la coerenza tra le prescrizioni del PRIML e il disegno di governo del sistema territoriale individuato a livello comunale. Tale normativa, i cui principi sono declinati nel paragrafo 7 dello studio in oggetto, dovrà tenere ad ogni modo conto delle seguenti precisazioni:

- l'attività di controllo degli effetti delle previsioni urbanistiche e dei relativi interventi di attuazione della Variante non può essere limitata (punto 1) ad alcune tipologie di zona urbanistica (H e D superiori a 1500 mq) e di intervento (aree di grande trasformazione e aree di ristrutturazione urbanistica) in quanto dovrà essere svolta quando tali previsioni, ai sensi dell'art. 166 comma 1 della L.R. 26/2012, potranno interferire con la rete stradale individuata dal PRIML;
- in ragione di quanto sopra non si può a priori determinare che alcune destinazioni d'uso non sono, per entità territoriale, ubicazione e natura, suscettibili di avere, nel complesso e tanto più puntualmente, influenza sulla rete stradale di primo livello o sulle penetrazioni urbane (punto 2);
- sempre ai sensi del citato art. 166 co. 1 della L.R. 26/2012, l'analisi viabilistica ante/post attuazione degli interventi urbanistici dovrà verificare, rispetto i valori di traffico più aggiornati disponibili e quelli indotti previsti, il mantenimento dei livelli di servizio prescritti dalle Norme di attuazione del PRIML e le eventuali migliorie rispetto la sicurezza stradale (punto 5);
- nel caso di un previsto decadimento dei livelli di servizio dovranno essere individuati i provvedimenti che i singoli proponenti individuano e si impegnano ad attuare, onde riportare gli indici prestazionali ai valori "prescritti" (e non genericamente "tollerabili" con l'individuazione quale soglia di una saturazione pari all'80% delle capacità degli archi stradali, indicata sempre al punto 5 del paragrafo 7 dello studio).

Sulla base dello studio di impatto presentato da codesto Comune si ritiene, pertanto, di esprimere parere favorevole in merito alle previsioni della Variante generale in oggetto e alla coerenza di queste con le prescrizioni sulla rete di interesse regionale definita dal Piano delle Infrastrutture, della mobilità delle merci e della logistica, con le precisazioni sopra puntualmente evidenziate. Lo studio e il presente parere costituiscono allegati del provvedimento di adozione della variante allo strumento urbanistico.

Distinti saluti.

per il direttore di Servizio
il direttore centrale
avv. Magda Uliana

