

Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano regionale di gestione rifiuti – progetto di criteri localizzativi regionali degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti (CLIR). Osservazioni del Comune di Monfalcone.

Con Decreto del Presidente della Regione n. 0122/Pres di data 15 giugno 2016, pubblicato sul 1° SO n. 28 di data 29 giugno 2016 al Bollettino Ufficiale n. 26 di data 29 giugno 2016, è stato adottato il documento denominato “Piano regionale di gestione rifiuti - Progetto di criteri localizzativi regionali degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti (CLIR)”, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.

Nell’ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano sopra richiamato è stato pubblicato l’avviso di inizio della consultazione pubblica (sul BUR n. 26 dd. 29/06/2016) prevista dell’articolo 14, comma 1 del D. Lgs. 152/2006 “Norme in materia ambientale”.

Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione del predetto avviso chiunque può prendere visione della proposta di Piano e del relativo Rapporto Ambientale e presentare le proprie osservazioni, anche con la finalità di fornire nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi.

In seguito l’autorità competente, in questo caso la Giunta Regionale, tenendo conto, tra l’altro, delle osservazioni pervenute, esprime il proprio parere motivato sulla base del quale saranno apportate le eventuali revisioni ai documenti di Piano.

Infine il Piano ed il Rapporto Ambientale, insieme al parere motivato e tutta la documentazione acquisita nel corso delle consultazioni, sono trasmessi all’organo competente all’approvazione del Piano, il quale concluderà il procedimento con la propria decisione finale in merito.

Esaminato il documento denominato “piano regionale di gestione rifiuti – progetto di criteri localizzativi regionali degli impianti di recupero e smaltimento dei rifiuti (CLIR)” e il relativo Rapporto Ambientale si ritiene di esprimere alcune osservazioni nell’ambito della attuale fase di consultazione pubblica.

Premessa:

Una delle maggiori problematiche che interessano negli ultimi anni il territorio del Comune di Monfalcone riguarda i consistenti flussi di traffico che interessano la rete stradale, con particolare riferimento alle arterie di accesso alle aree industriali/artigianali e al porto comprendenti tratti della rete stradale regionale di primo livello, le quali sono percorse da traffico “di attraversamento” con significative quote di traffico pesante.

Si fa presente che le criticità sopra richiamate sono emerse sia durante l’elaborazione del Piano del traffico intercomunale di Monfalcone – Staranzano – Ronchi dei Legionari (anno 2008) sia a valle di una recente campagna di rilievi di flusso di traffico (febbraio 2016) legata alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

In particolare la SS14 (via Colombo e via Boito), il Viale O. Cosulich, la SP 19, la SR 305, tra l’ospedale San Polo e il centro Commerciale Emisfero, raggiungono, nelle ore di punta, percentuali di saturazione maggiori del 60% fino a punte dell’80%.

Si evidenzia che il “Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, di mobilità delle merci e della logistica”, all’interno delle Norme Tecniche di Attuazione riporta:

“Art. 5 “Rete viaria”, comma 1, lett b)

La rete stradale regionale di primo livello di collegamento regionale e nazionale, con funzioni di transito e scorrimento a medio raggio e di collegamento con i capoluoghi di provincia e con i nodi funzionali individuati dal Piano. Tale rete comprende strade extraurbane principali e secondarie e tratti interni che attraversano centri abitati con popolazione non superiore a diecimila abitanti. Nella rete stradale regionale di primo livello rientrano altresì gli assi viari con previsione di assoggettabilità a pedaggio, di competenza regionale;

Art. 5 “Rete viaria”, comma 4:

I livelli di servizio della rete stradale regionale individuata dal presente Piano, valutati in conformità alla normativa vigente, sono:

- a) il livello B per gli assi viari della rete di primo livello assoggettati a pedaggio;*
- b) il livello C per il resto della rete stradale di primo livello;*
- c) il livello D per le penetrazioni urbane individuate dal presente Piano.”*

Dal Piano infrastrutture regionale emerge quindi che il livello di servizio per la rete di primo livello, tra cui sono compresi gli assi stradali in territorio comunale sopra elencati, dovrebbe essere il livello “C”.

Risulta evidente che la realtà attuale della rete stradale di primo livello che interessa il Comune di Monfalcone si discosta in maniera significativa rispetto a quanto atteso dal Piano regionale di settore.

Si sottolinea inoltre che le ripercussioni legate alla congestione del traffico stradale e/o comunque ad un traffico intenso hanno impatti negativi su diversi aspetti di rilevanza sia ambientale, come l’aumento di inquinamento atmosferico (NOx, SOx, Polveri sottili, ecc..) e delle emissioni di gas serra, che socio-economici, come la salute umana, la qualità della vita, la sicurezza stradale, l’aumento del “costo” legato al tempo di viaggio per quanto riguarda il settore industriale/commerciale, ecc...

Per quanto sopra premesso si ritiene che la viabilità di accesso ad aree industriali ed artigianali presenti nel Comune di Monfalcone, che il Piano in esame individua come aree potenzialmente preferenziali per la localizzazione di impianti di trattamento e smaltimento rifiuti, potrebbe presentare forti criticità legate ad elevati flussi di traffico che la interessano ai quali si andrebbe a sommare il traffico indotto da tali impianti.

Pertanto si propone, nel seguito, un criterio localizzativo che tenga conto di tale eventuale criticità.

Proposta di criterio localizzativo:

Si rileva che il criterio 10A, descritto al Par. 6.10 del progetto di CLIR, prende in considerazione l’accessibilità dell’area e la possibilità di collegamento alle principali opere di urbanizzazione primaria definendo il livello di tutela “preferenziale” per la localizzazione di un impianto di recupero e smaltimento di rifiuti qualora vi siano infrastrutture già esistenti, come ad esempio la viabilità di accesso, tenuto conto della distanza da caselli autostradali, linee ferroviarie e circonvallazioni, o la presenza di parcheggi, fognature, rete idrica, rete elettrica e del gas, illuminazione pubblica ecc...

La proposta che si intende avanzare riguarda in particolare le infrastrutture stradali eventualmente coinvolte dal traffico, leggero e pesante, indotto da un impianto di recupero e smaltimento di rifiuti e che va a sommarsi al traffico già esistente.

Si ritiene utile prevedere un criterio legato non solo alla presenza di infrastrutture di accesso ad un eventuale impianto, ma anche al loro funzionamento, in termini livello di servizio e percentuale di saturazione.

Si propone quindi la definizione di un nuovo criterio localizzativo nell’ambito della classe omogenea 10 - “aspetti strategico - funzionali”, a cui assegnare un livello di attenzione cautelativa (AC) per tutte le unità impiantistiche.

In sostanza si ritiene opportuno che, a livello progettuale, si renda obbligatoria la predisposizione di un adeguato studio del traffico relativo alla viabilità che verrebbe principalmente utilizzata dal traffico da e verso un nuovo impianto di recupero e smaltimento di rifiuti.

Lo studio avrà il compito di verificare il rispetto del livello di servizio della viabilità coinvolta previsto dalla pianificazione del traffico vigente sia a livello regionale che intercomunale/comunale (vedi “Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, di mobilità delle merci e della logistica” e Piano Generale del Traffico Urbano, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile).

Nell'eventualità che non sia prevista una precisa indicazione del livello di servizio a livello di pianificazione lo studio dovrebbe comunque appurare che non si verifichino fenomeni di congestione della rete viaria interessata e che il funzionamento della stessa non risulti significativamente compromesso.

La fase di applicazione del criterio che pare più opportuna è la fase di “microlocalizzazione”.

Osservazioni sulla coerenza esterna (Rapporto Ambientale):

Qualora dovesse essere accolta l'introduzione del criterio proposto, in fase di aggiornamento dell'analisi di coerenza all'interno del Rapporto Ambientale e con particolare riferimento alla coerenza esterna orizzontale, si ritiene utile evidenziare che il nuovo criterio troverebbe piena coerenza con gli obiettivi di piani equiordinati-vigenti di seguito elencati:

Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, di mobilità delle merci e della logistica:

OB5. Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo “sviluppo sostenibile” e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità.

OB6. Perseguire lo sviluppo di una rete regionale di viabilità autostradale e stradale "funzionale e di qualità" correlata con lo “sviluppo sostenibile” e quindi in grado di assicurare, nel rispetto dell'ambiente e del territorio, oltre ad un adeguato livello di servizio per i flussi di traffico, anche l'aumento della sicurezza e la riduzione dell'incidentalità.

Piano di Governo del Territorio:

Azione 1.1.1 “[...] disincentivare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di connessione viabilistica”.