



COMUNE DI GROSSETO

Settore Polizia Municipale

Servizio Traffico e Mobilità

Aggiornamento del PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DEL COMUNE DI GROSSETO



DOCUMENTO PRELIMINARE

per la Verifica di Assoggettabilità a V.A.S.

Ai sensi dell'art. 22 della L. R.T. n.10/2010

Autorità Procedente: Comune di Grosseto –Consiglio Comunale

Autorità Competente: Commissione Tecnica di VAS

Il Responsabile del Procedimento: Ing. Samuele Guerrini

INDICE:

PARTE I – NOTE INTRODUTTIVE DI INQUADRAMENTO PROCEDURALE	3
1. Introduzione:	3
2. Riferimenti normativi:	5
3. Soggetti coinvolti:	6
PARTE II – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	7
1. Aggiornamento del piano generale del traffico urbano: descrizione.	7
2. Inquadramento del contesto territoriale di riferimento	8
3. Aggiornamento del piano generale del traffico urbano: contenuti progettuali.	10
4. Obiettivi generali del piano:	11
5. Obiettivi specifici ed azioni del piano:	12
6. Azioni progettuali di intervento	14
7. Nuovi interventi infrastrutturali:	16
8. Inquadramento urbanistico- Influenza su altri piani e programmi.	17
Rete Natura 2000	17
P.R.I.I.M. (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità):	19
P.I.T. (Piano di Indirizzo Territoriale) della Toscana.	24
P.T.C. (Piano Territoriale di Coordinamento) Provinciale in tema di trasporti.	24
P.S. (Piano Strutturale) Comune di Grosseto e R.U. (Regolamento Urbanistico) Comune di Grosseto	26
P.C.C.A. (Piano Comunale di Classificazione Acustica)	28
PARTE III- QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	29
1. Premesse metodologiche	29
2. Valutazione degli effetti ambientali	37
Considerazioni generali	37
Valutazione di coerenza tra il Piano e gli obiettivi generali.	37
Valutazione di coerenza tra il piano ed il quadro ambientale	39
Risultati dell'analisi di coerenza: effetti ambientali attesi	41
PARTE IV CONCLUSIONI.....	44
1. Criteri per la verifica di assoggettabilità a V.A.S.	44
2. Conclusioni:	46

PARTE I – Note introduttive di inquadramento procedurale

1. Introduzione:

Il presente elaborato costituisce il Documento Preliminare per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) dell' *"Aggiornamento Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)"* in cui sono individuati, descritti e valutati gli effetti significativi che l'attuazione detto aggiornamento potrebbe avere sull'ambiente. Il Piano Generale del Traffico Urbano è un Piano di Settore finalizzato al "miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico,

L'articolazione ed i contenuti del documento preliminare sono stati definiti ai sensi dell'art.22 della LRT n.10/2010 e ss.mm.ii "Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS) di valutazione di impatto ambientale (VIA) e di valutazione di incidenza" e sulla base dei requisiti dell' Allegato n.1 della LRT n.10/2010.

Lo scopo della Verifica di assoggettabilità è la decisione di assoggettare o escludere il piano o programma dalla V.A.S..

Il presente documento ha lo "scopo" di fornire all'Autorità Competente che deve esprimere il provvedimento di verifica, le informazioni necessarie alla decisione se l' "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)." necessiti di valutazione ambientale strategica. Tali informazioni concernono le caratteristiche degli effetti attesi dalla attuazione dell' "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)", e delle aree potenzialmente coinvolte dagli stessi effetti.

In base a quanto sopra descritto il presente Documento Preliminare risulta articolato nelle seguenti sezioni:

PARTE I - Note introduttive di inquadramento procedurale

Trattasi di premessa procedurale-metodologica

PARTE II- Quadro di riferimento programmatico

Il quadro di Riferimento programmatico fornisce gli elementi conoscitivi sulle relazioni tra l' "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)" e gli atti di pianificazione e programmazione territoriale e settoriale.

Dopo aver descritto sinteticamente i contenuti e gli obiettivi dell' "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)" si riportano le verifiche di coerenza dello stesso con gli strumenti della pianificazione territoriale sovraordinata e con gli altri programmi di settore inerenti tematiche ambientali.

PARTE III- Quadro di riferimento ambientale

Lo scopo della presente sezione è di fornire un quadro il più possibile completo di quelle che potrebbero essere le interferenze legate all'attuazione del presente piano con la tutela dell'ambiente.

Vengono individuati, descritti e valutati i possibili effetti significativi delle azioni previste dall' "Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.)" sull'ambiente.

PARTE IV- Conclusioni

Le valutazioni effettuate permetteranno di individuare tutti i possibili impatti derivanti dal presente piano, proponendo conseguentemente l'esclusione dalla procedura di VAS.

Come richiamato anche nel seguito, in considerazione dei contenuti dei Piani in esame ed in applicazione del principio di non duplicazione delle valutazioni su scelte urbanistiche già sottoposte a VAS, la disamina dello scenario programmatico viene proposta in forma sintetica, rimandando agli elementi pertinenti contenuti nel Rapporto Ambientale della VAS del R.U. nella sua parte già vigente ed in quella in corso di perfezionamento (link: http://www.gol.grosseto.it/regolamento_urbanistico/06_VAL/) e al quadro conoscitivo offerto dal Piano Generale del Traffico Urbano contenuto nel Piano Strutturale vigente per tutti i contenuti già esaminati dal R.U..

2. Riferimenti normativi:

La Valutazione Ambientale Strategica VAS, è una procedura sviluppata nell'ambito della Comunità Europea. La VAS è stata adottata dal Parlamento Europeo tramite la Direttiva 2001/42/CE, detta Direttiva VAS il 27 giugno 2001. La direttiva ha introdotto la valutazione ambientale come strumento chiave per assumere la sostenibilità quale obbiettivo determinante nella pianificazione e programmazione. Ha esteso l'ambito di applicazione del concetto di valutazione ambientale preventiva ai piani e programmi, nella consapevolezza che i cambiamenti ambientali sono causati non solo dalla realizzazione di nuovi progetti, ma anche dalla messa in atto delle decisioni strategiche di natura programmatica.

La Direttiva 2001/42/CE è stata recepita dallo stato italiano dal Dlgs 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i.

Il presente documento tiene conto dei seguenti riferimenti normativi:

Direttiva 2/42/CE del 27 giugno 2001 concernente la “ Valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente”;

Dlgs 152/06 “Norme in materia ambientale”;

D.Lgs 16 gennaio 2008 n.4 “Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Dlgs n.152/2006 recante norme in materia ambientale”

Dlgs 29 giugno 2012 n.128 “Modifiche ed integrazioni al D.Lgs n.152/2006 recante norme in materia ambientale”

Legge Regione Toscana n.10 del 12 febbraio 2010 “Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS)di valutazione di impatto ambientale (VIA)e di valutazione di incidenza” ;

Legge Regione Toscana n.6/2012 “Disposizioni in materia di valutazioni ambientali” Modifiche alla lr 10/2010, alla lr 49/1999, alla 56/2000, alla lr 61/2003 e alla lr 1/2005.

La Regione Toscana ha adeguato il proprio quadro legislativo con l'approvazione della legge n.10/2010.

L'ambito di applicazione della VAS è definito dagli artt. 5 e 6 della legge regionale, in particolare:

- a) il comma 2) specifica i piani e i programmi obbligatoriamente soggetti a VAS;
- b) il comma 3) definisce quelli da sottoporre a verifica di assoggettabilità;
- c) l'art 5 bis) individua gli strumenti della pianificazione territoriale e gli atti di governo del territorio da assoggettare a V.A.S..

d) l'art.6) descrive i casi di esclusione.

La legge regionale, al comma 3, dell'art.5 stabilisce:

“....l'effettuazione della VAS è subordinata alla preventiva valutazione effettuata dall'autorità competente secondo le disposizioni di cui all'articolo 22, della significatività degli effetti ambientali, nei seguenti casi:

a) per i piani e programmi di cui al comma 2, che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e le relative modifiche che definiscano o modifichino il quadro di riferimento per la realizzazione dei progetti;

b) per le modifiche minori di piani e programmi di cui al comma 2;

c) per i piani e programmi, diversi da quelli di cui al comma 2, e per le loro modifiche, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti....”

Ai sensi dell'art.5 comma 3 punto c) della LRT n.10/2010 è necessario sottoporre l'“Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico PGTU “ alla verifica di assoggettabilità a VAS ai sensi dell'art.22 della stessa legge regionale n.10/2010.

3. Soggetti coinvolti:

In attuazione dell'art. 5 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e della L.R.T. 10/10 e s.m.i è individuata:

L' Autorità Procedente: la Pubblica Amministrazione che elabora ed approva il piano, soggetto alle disposizioni del Decreto Legislativo 152/2006 e s.m.i..

L' Autorità Competente: la Commissione Tecnica di VAS cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi.

Soggetti competenti in materia ambientale (SCA): le Pubbliche Amministrazioni e gli Enti pubblici che per le loro specifiche competenze o responsabilità in campo ambientale, possono essere interessate agli impatti sull'ambiente dovuti all'attuazione dei piani, programmi o progetti.

PARTE II – Quadro di riferimento programmatico

1. Aggiornamento del piano generale del traffico urbano: descrizione.

Il Piano Urbano del Traffico, così come previsto dal nuovo Codice della Strada (art. 36 Legge 285), e' reso obbligatorio dalla direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici (G.U. del 24.06.95). La dotazione di tale strumento diviene requisito fondamentale per l'accesso ai differenti canali di finanziamento, ordinari e straordinari, regionali e nazionali. Il Piano Urbano del Traffico del Comune di Grosseto si dovra' articolare secondo i 3 livelli di progettazione, individuati dalle direttive ministeriali e in particolare:

- 1° livello: redazione del piano generale del traffico urbano (P.G.T.U.);
- 2° livello redazione dei piani particolareggiati del traffico urbano (P.P.T.U.);
- 3° livello: redazione dei piani esecutivi del traffico urbano (P.E.T.U.).

L'obbligo di adozione del PUT (articolo 36, comma 1, del nuovo Cds), fa riferimento alla redazione ed all'approvazione del Piano generale del traffico urbano (PGTU), che costituisce atto di programmazione ed é soggetto ad approvazione secondo le procedure della legge 8 giugno 1990, n. 142 .

Il presente aggiornamento del P.G.T.U. definisce le politiche e gli studi per il governo della mobilita' pubblica e privata relativamente all'elaborazione del 1° livello di progettazione (P.G.T.U.), in riferimento alle analisi su circolazione, sosta, ecc..

2. Inquadramento del contesto territoriale di riferimento

Grosseto è un comune italiano di circa 81.000 abitanti situato in Toscana, capoluogo dell'omonima provincia e principale città della Maremma; è il capoluogo di provincia situato più a sud tra quelli della Toscana e, per superficie territoriale, risulta il più vasto comune della regione. Dal punto di vista urbanistico, la città è uno dei pochi capoluoghi di provincia (con Ferrara, Bergamo, Lucca), il cui centro storico è rimasto completamente circondato da una cerchia muraria, nell'insieme integra, che ha mantenuto pressochè immutato il proprio aspetto nel corso dei secoli. La città è posta a circa 12 km dal mare (dove si affacciano le frazioni comunali di Marina di Grosseto e Principina a Mare), al centro di una pianura alluvionale denominata Maremma grossetana, nel punto di confluenza della Valle dell'Ombrone. Nella parte nord-orientale del territorio comunale, presso la moderna frazione di Roselle che è sorta nei pressi dell'antica città etrusco-romana, si trova una sorgente termale di acqua sulfurea, della stessa natura e origine che contraddistingue le più rinomate Terme di Saturnia e le altre terme sparse tra il Monte Amiata, l'Area del Tufo e le Colline dell'Albegna e del Fiora. Nella parte orientale e meridionale del territorio comunale scorre il fiume Ombrone, che con il suo corso, prima costeggia la frazione comunale di Istia d'Ombrone, poi si avvicina in alcuni punti alla città con alcune sue anse che precedono la foce situata all'interno del Parco Naturale della Maremma, poco a sud di Principina a Mare. La parte occidentale del territorio comunale è compresa nella Riserva naturale Diaccia Botrona, area palustre che si estende dove sorgeva l'antico Lago Prile, mentre l'area sudoccidentale rientra nel Parco naturale della Maremma, dove si estende l'area palustre della Trappola e si elevano le prime propaggini dei Monti dell'Uccellina a sud della foce dell'Ombrone. Nel territorio comunale sono incluse anche le Formiche di Grosseto, nel cuore del Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano; gli isolotti e l'intero tratto di mare che bagna il litorale grossetano rientrano anche nell'area marina protetta europea del Santuario dei Cetacei. Il territorio comunale si estende su un'area interamente classificata a bassissima sismicità. Storicamente, sono stati pochissimi gli eventi sismici che hanno interessato la città e le sue frazioni, i cui epicentri erano comunque localizzati a distanza.

Le frazioni del territorio Comunale Grossetano sono le seguenti: le sopracitate Marina di Grosseto e Principina a Mare sulla costa; Rispescia e Alberese all'interno del Parco della Maremma nell'area sud del territorio Comunale, Roselle, che di fatto prosegue il contesto urbano del capoluogo verso nord, Istia d'Ombrone, Batignano e Montepescali nell'entroterra a nord.

Per quanto riguarda la mobilità del capoluogo, si evidenzia un flusso di 17000 - 18000 veicoli equivalenti circolanti nell'ora di punta (7,15 - 8,15) e una viabilità di accesso al capoluogo articolata in direttrici primarie di ingresso e circolazione urbana, spesso connesse in modo diretto, generando nei nodi di aggancio conflitti di traffico e pericolosità agli incroci. La viabilità di accesso, da Nord in senso orario, è la seguente:

- Aurelia Nord (per le provenienze Livorno, Pisa, Follonica, Piombino)
- SS. Senese (per le provenienze Siena, Paganico, Firenze). 3 SP. Scansanese (per le provenienze Scansano, Cinigiano, Roccalbegna)
- SS. Aurelia Sud (per le provenienze Roma, Argentario, Orbetello)
- S.P. della Trappola (per le provenienze Alberese, Parco dell' Uccellina)
- SS. Delle Collacchie
- S.P. Castiglione (per le provenienze Castiglione della Pescaia, Punta Ala, Vetulonia)

Tenendo conto che il comune di Grosseto è anche capoluogo di Provincia, vi sono localizzati, oltre ai servizi primari di livello locale, anche una serie di servizi di livello più elevato che richiamano un bacino di utenza molto più ampio rispetto a quello comunale. La città contiene al suo interno tutte le scuole, fino al grado superiore, banche, e un polo ospedaliero di valenza intercomunale. La distribuzione sul territorio di tali poli attrattivi di spostamenti sistematici ed episodici mette in risalto un sostanziale equilibrio localizzativo per le aree artigianali industriali, collocate all'esterno dell'ambito urbano lungo le principali direttrici di traffico in accesso all'area urbana, mentre gli uffici pubblici sono fortemente concentrati all'interno delle mura e nella zona tra il centro storico e la ferrovia. Gli uffici privati hanno una distribuzione omogenea nell'area storica, con notevole concentrazione intorno al polo di Piazza Rosselli. Il rilievo dei flussi di ingresso risulta complessivamente pari a circa 1660 unità veicolari, e nell'arco giornaliero le punte non si discostano molto dai valori medi. Le relazioni fra ambito urbano e l'hinterland sono caratterizzate da una notevole componente occasionale e non dovuta quindi a fenomeni di pendolarismo casa-scuola, casa-lavoro, che si attesta attorno al 30% dell'intero flusso.

Per quanto riguarda le frazioni, Il traffico risulta di entità modesta, fatta eccezione per i picchi stagionali delle località balneari, e per la domanda di sosta, che risulta sempre elevata in rapporto alle caratteristiche dei piccoli centri che non sono stati interessati da grandi interventi di urbanizzazione, tranne poche eccezioni, come Marina di Grosseto, che ha visto nell'ultimo ventennio una riqualificazione dei volumi edificati a ridosso della spiaggia.

3. Aggiornamento del piano generale del traffico urbano: contenuti progettuali.

Attraverso l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano l'Amministrazione Comunale di Grosseto definisce e completa un "concerto" di azioni coordinate, nei settori della mobilità pubblica e privata, per il governo, pianificato e programmato, del proprio territorio.

Si organizzano processi e percorsi progettuali, con l'obiettivo di definire, compiutamente, il complesso sistema degli interventi nei settori della circolazione, della mobilità dolce e alternativa all'auto, della sosta e del trasporto pubblico.

Tutti gli interventi scaturiscono da una rigorosa analisi e da una "pesatura" oggettiva, delle criticità riscontrate. Infatti, tutti gli scenari di intervento discendono da un'attenta analisi delle criticità della situazione attuale; analisi "messa a sistema" attraverso rilievi diretti su traffico e sosta, interviste ai cittadini e agli operatori commerciali e la ricostruzione del sistema domanda/offerta del pubblico trasporto (servizi urbani, extraurbani e servizi ferroviari), meglio approfonditi nell'allegato.

Vengono di seguito descritti gli obiettivi e le proposte di piano, in alcuni casi con più soluzioni alternative, da sottoporre alla partecipazione tecnico-politica. Gli interventi appartengono ai differenti "settori-modalità" di cui l'aggiornamento del P.G.T.U. si compone: infrastrutture ed attrezzature, circolazione, trasporto pubblico locale, sosta ed interventi di qualità urbana.

Una particolare attenzione è stata posta alla mobilità dolce, vera ed efficace alternativa ai movimenti su auto privata.

4. Obiettivi generali del piano:

Le “ *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico. (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada)* “ del 1995, indicano i seguenti obiettivi generali da individuare nella redazione dei PGTU:

Il PGTU va elaborato (articolo 36, comma 4, del nuovo Cds) attraverso indagini, studi e progetti finalizzati ad ottenere:

- 1) il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta),**
- 2) il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),**
- 3) la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico,**
- 4) il risparmio energetico,**

nonchè in accordo con gli strumenti urbanistici ed i Piani dei trasporti vigenti e nel rispetto dei valori ambientali. Il conseguimento di ciascuno dei quattro obiettivi indicati può essere espresso da opportuni indicatori, il cui valore si può stimare in sede di progettazione e/o successivamente all'attuazione del Piano.

Già dall'impostazione normativa, è evidente l'interesse ambientale del P.G.T.U., che per la sua stessa costituzione deve produrre effetti benefici sull'ambiente urbano della città e dei centri oggetto degli interventi.

5. Obiettivi specifici ed azioni del piano:

Nella seguente tabella vengono descritti gli obiettivi specifici particolari del piano e le azioni previste per attuarli:

N°	OBIETTIVI SPECIFICI	AZIONI STRATEGICHE
1	Miglioramento e fluidificazione della circolazione stradale, per aumentare la sicurezza della circolazione, e per diminuire l'inquinamento proveniente dal traffico urbano. (da pag 18 a pag. 47 del P.G.T.U.- sintesi in allegato)	■ Definizione delle metodologie di "traffic calming" da realizzare sulle strade esistenti, e su quelle che saranno realizzate ■ Riorganizzazione della circolazione nel centro storico (ZTL) per diminuire il traffico "<i>parassita</i>" con destinazione interna alle mura Medicee, conferma della ZTL in Marina di Grosseto ■ Riorganizzazione dell'asse viario fra Viale Europa e via Aurelia nord. ■ Riordino della circolazione nel comparto di Viale Sonnino finalizzata all'eliminazione del semaforo esistente. ■ Riorganizzazione della circolazione nel comparto tra P. Lamarmora, P. della Libertà e P. Risorgimento. ■ Riordino della maglia viaria fra V. giordania, V. Nepal e l'ipermercato del Commendone. ■ Riordino dell'asse di via Senese: Ospedale della Misericordia, e Villaggio Curiel. ■ Verifica di altri ulteriori interventi contenuti nel R.U. nel capoluogo e nelle frazioni.
2	Aumentare l'uso del mezzo pubblico a discapito di quello privato (da pag 48 a pag. 54 del P.G.T.U.- sintesi in allegato)	■ Assunzione come quadro conoscitivo del Progetto del Sistema di T.P.L. approvato in Consiglio Comunale il 18/12/2004 (Delibera n. 118) all'interno dell'Adozione-Approvazione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.), così come riorganizzato in seguito alla preparazione della gara Regionale del Lotto Unico. ■ Riorganizzazione della tariffazione della sosta (vedi obiettivo specifico 3). Nel capoluogo e a Marina di Grosseto ■ Fluidificazione della circolazione per aumentare la velocità commerciale attraverso la definizione di nuovi schemi circolatori (obiettivo specifico 1) ■ Individuazione di corsie preferenziali attraverso Piani Particolareggiati del Traffico Urbano. ■ Configurazione di un terminal bus presso l'Ospedale della Misericordia.
3	Ottimizzazione del sistema della sosta per migliorare l'accessibilità al centro storico ed aumentare l'uso del mezzo pubblico a discapito di quello privato.	■ Riorganizzazione della sosta all'interno del centro storico congruente con il nuovo sistema di circolazione . ■ Riorganizzazione della sosta nell'ambito

	(da pag 55 a pag. 62 del P.G.T.U.- sintesi in allegato)	adiacente alla ZTL. ■ Ridefinizione del sistema tariffario per la città consolidata e la frazione di Marina di Grosseto. ■ Adeguamento della sosta per permettere il recupero ambientale del Vallo degli Arcieri ■ Definizione dei parcheggi scambiatori individuati dal R.U.
4	Recupero della vivibilità degli spazi urbani attraverso l'individuazione di aree con particolare regolamentazione della circolazione per ottenere la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico ed il miglioramento dei valori ambientali (da pag 63 a pag. 66 del P.G.T.U.- sintesi in allegato)	■ Incremento delle aree pedonali del centro storico: p. della Palma. ■ Definizione delle isole ambientali di ambito residenziale, nel capoluogo e nelle frazioni. ■ Definizione delle zone 30 in funzione delle necessarie verifiche legate all'utilizzo ed alle caratteristiche urbanistico-stradali delle varie aree nel capoluogo e nelle frazioni.
5	Potenziamento dei sistemi di mobilità dolce alternativi all'autovettura privata (da pag 67 a pag. 78 del P.G.T.U.- sintesi in allegato)	■ Ridefinizione della rete di piste ciclabili di collegamento con il centro storico e con i principali attrattori di traffico. ■ Definizione di un circuito urbano-turistico di pista attorno alle mura medicee. ■ Bike sharing. ■ Sperimentazione del progetto di pedibus .
6	– Organizzazione di un sistema di distribuzione delle merci nel capoluogo per la riduzione dell'inquinamento provocato dal traffico merci in ambito urbano, la riduzione della congestione del tessuto viario urbano derivante dal traffico merci, riduzione dell'accesso di veicoli di grandi dimensioni, la riduzione dell'accesso ai veicoli più inquinanti, il miglioramento del fattore di carico dei veicoli, la riduzione delle percorrenze dei veicoli merci in ambito urbano. (pag 81 del P.G.T.U.- sintesi in allegato)	■ Individuazione dell'area interessata dal progetto di city logistic. ■ Individuazione delle caratteristiche dei mezzi da utilizzare per il progetto. ■ Individuazione degli orari di accesso. ■ Ipotesi generale di aree di sosta per la city logistic.

6. Azioni progettuali di intervento

Nella scheda di cui al punto 5 precedente, sono stati evidenziati gli obiettivi specifici del piano in relazione alle azioni conseguenti per il loro raggiungimento che verranno esplicitate nella redazione del piano; a seguito vengono descritte le azioni progettuali necessarie alla realizzazione dei vari interventi risolutivi previsti consistenti in miglioramenti e riorganizzazioni funzionali della rete viaria esistente e prevista negli strumenti urbanistici. Gli interventi, costituenti in azioni di miglioramento e riorganizzazione funzionale della rete, vengono riassunti in aree tematiche e di seguito descritti:

■ **Zone a traffico regolamentato (ZTL, isole ambientali, ecc.);**

Tali interventi individuano particolari aree urbane con destinazione prevalentemente residenziale, nelle quali introdurre regolamentazioni della circolazione destinate a favorire la mobilità dolce ed evitare il traffico di attraversamento, al fine di migliorare le qualità ambientali di questi quartieri, in relazione proprio alle caratteristiche residenziali degli stessi.

Nei piccoli centri delle frazioni, questi accorgimenti servono a tutelare la qualità dei centri storici, che possono essere interessati da episodi di notevoli flussi in occasioni particolari (manifestazioni, sagre, feste paesane, ecc.);

■ **Circolazione di veicoli motorizzati;**

Nel contesto della redazione del P.G.T.U., sono state eseguite indagini, monitoraggi ed analisi finalizzate ad aggiornare il modello di simulazione del traffico, dal quale determinare le criticità, ed i carichi della rete; detto lavoro risulta indispensabile per valutare le modifiche e gli interventi da realizzare per organizzare la mobilità dei veicoli a motore.

Attraverso i suddetti studi ed analisi sono determinate le caratteristiche funzionali della rete viaria in modo da evidenziare la necessità degli interventi e le priorità.

Gli interventi più significativi riguardano i seguenti aspetti:

- Interventi specifici per la riduzione della velocità e per aumentare la sicurezza del traffico da realizzare mediante semplici interventi di traffic calming ed incremento della segnaletica.
- Riorganizzazione degli schemi circolatori per migliorare la fluidità e la sicurezza.
- Fluidificazione dei percorsi per evitare stop and go e rendere le velocità di movimento il più possibile costanti al fine di aumentare la sicurezza e soprattutto abbassare l'inquinamento acustico ed atmosferico medio.
- Introduzione di eventuali divieti di sosta per adeguare il transito alle effettive dimensioni della carreggiata;

■ **Mobilità dolce;**

Gli interventi che il piano prevederà riguardano l'incremento dell'attuale rete ciclabile, attraverso la individuazione di percorsi ciclabili che affiancandosi alla rete stradale, incrementino e favoriscano l'uso della bicicletta. I suddetti percorsi saranno previsti in aree stradali ed a verde in conformità alle previsioni del R.U. e collegheranno i principali centri attrattori della città;

■ **Mobilità dei mezzi Pubblici;**

Il piano prende atto del Progetto del Sistema di T.P.L., approvato in Consiglio Comunale il 18/12/2004 (Delibera n. 118) all'interno dell'Adozione-Approvazione Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) così come riorganizzato in seguito alla preparazione della gara Regionale del Lotto Unico individuando una serie di strategie per aumentare l'utilizzo del mezzo pubblico con quello privato consistenti nella riorganizzazione della sosta a pagamento (vedi interventi sulla sosta) e sulle modalità di definizione di corsie preferenziali;

■ **La sosta;**

Il Piano, per gli aspetti riguardanti la sosta ha come oggetto principale l'ambito del capoluogo e dei centri urbani delle frazioni, in quanto settori urbani caratterizzati dalla presenza della maggior concentrazione di attrattori di sosta (funzioni ed attività a carattere sia pubblico, sia privato a servizio del cittadino) oltre che alla funzione residenziale, e pertanto con le più rilevanti criticità in tema di mobilità locale e soprattutto di sosta.

Il Piano proporrà puntuali interventi di miglioramento e razionalizzazione della sosta in coerenza anche con nuovi assetti della mobilità – tra cui l'introduzione di nuovi sensi unici - come descritti in precedenza in riferimento agli interventi per la mobilità urbana.

In particolare, il Piano analizzerà una nuova regolamentazione della sosta (sosta a tempo o sosta a pagamento) in sostituzione della sosta libera per incentivare il turn-over in presenza di poli attrattori nelle aree urbane dove sono state evidenziate nelle fasi di analisi criticità in riferimento all'occupazione della sosta.

Inoltre, in taluni specifici ambiti dell'ambito urbano, viene proposta la trasformazione della disposizione di parcheggi esistenti lungo la carreggiata stradale per un più coerente utilizzo degli spazi (disegno di stalli a terra).

Per le frazioni, si prende atto delle previsioni del R.U. riguardanti la realizzazione di nuove aree a parcheggio per la sosta di relazione con gli ambiti residenziali dei piccoli centri;

■ **Organizzazione della distribuzione delle merci: City Logistic;**

Il presente piano detterà la strategia per la definizione di un sistema organico di distribuzione delle merci all'interno del centro storico, finalizzato alla riduzione degli ingressi da parte dei molteplici vettori, e la conseguente riduzione di traffico e quindi di fattori inquinanti all'interno dell'area del centro storico Grossetano. Saranno individuate le caratteristiche del sistema attraverso una proposta generale di organizzazione;

7. Nuovi interventi infrastrutturali:

L'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano prende in considerazione le opere viabilistiche puntuali già contenute nel R.U., e quindi già sottoposte a V.A.S. all'interno del procedimento di approvazione dello stesso R.U.

Saranno inoltre confermati tutti gli interventi previsti nel vigente P.G.T.U., già contenuti nel vigente Piano Strutturale, (piano sottoposto, prima della sua approvazione, a valutazione ambientale), non analizzati nel R.U., per i quali in coerenza con la sovraordinazione del R.U. rispetto al P.G.T.U., prima della loro realizzazione, si dovrà provvedere, se necessaria, alla variante dei piani urbanistici (art. 4 comma 3 delle Norme Tecniche di Attuazione del R.U.) .

A tale proposito, si ricorda che nelle norme del R.U. vigente si stabilisce che tutti gli interventi sulla viabilità che interessino modifiche di aree di proprietà Comunale, si intendono conformi al vigente R.U., è quindi evidente che nel P.G.T.U. , nei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (P.P.T.U.) e nei Piani Esecutivi del Traffico Urbano (P.E.T.U), si dovranno cercare soluzioni che interessino aree pubbliche di proprietà Comunale, per realizzare gli interventi che verranno previsti senza varianti agli strumenti urbanistici.

Relativamente alle piste ciclabili, essendo percorsi dedicati alla mobilità dolce, particolarmente inseribili nel contesto ambientale e naturalistico esistente, anche nel rispetto di uno sviluppo sostenibile del territorio, si evidenzia che esse potranno trovare la loro collocazione non solo su strade o percorsi attualmente indicati nel R.U. o nel Piano strutturale, ma anche nelle aree destinate a parchi, verde pubblico, ecc. in tal caso saranno realizzate con modalità, materiali, e percorsi compatibili con le norme edilizie, paesaggistiche, ecc. risultando così integrati completamente nell'ambiente circostante, nel rispetto non solo dei vincoli stabiliti, degli strumenti urbanistici, ma anche della piena sostenibilità ambientale.

8. Inquadramento urbanistico- Influenza su altri piani e programmi.

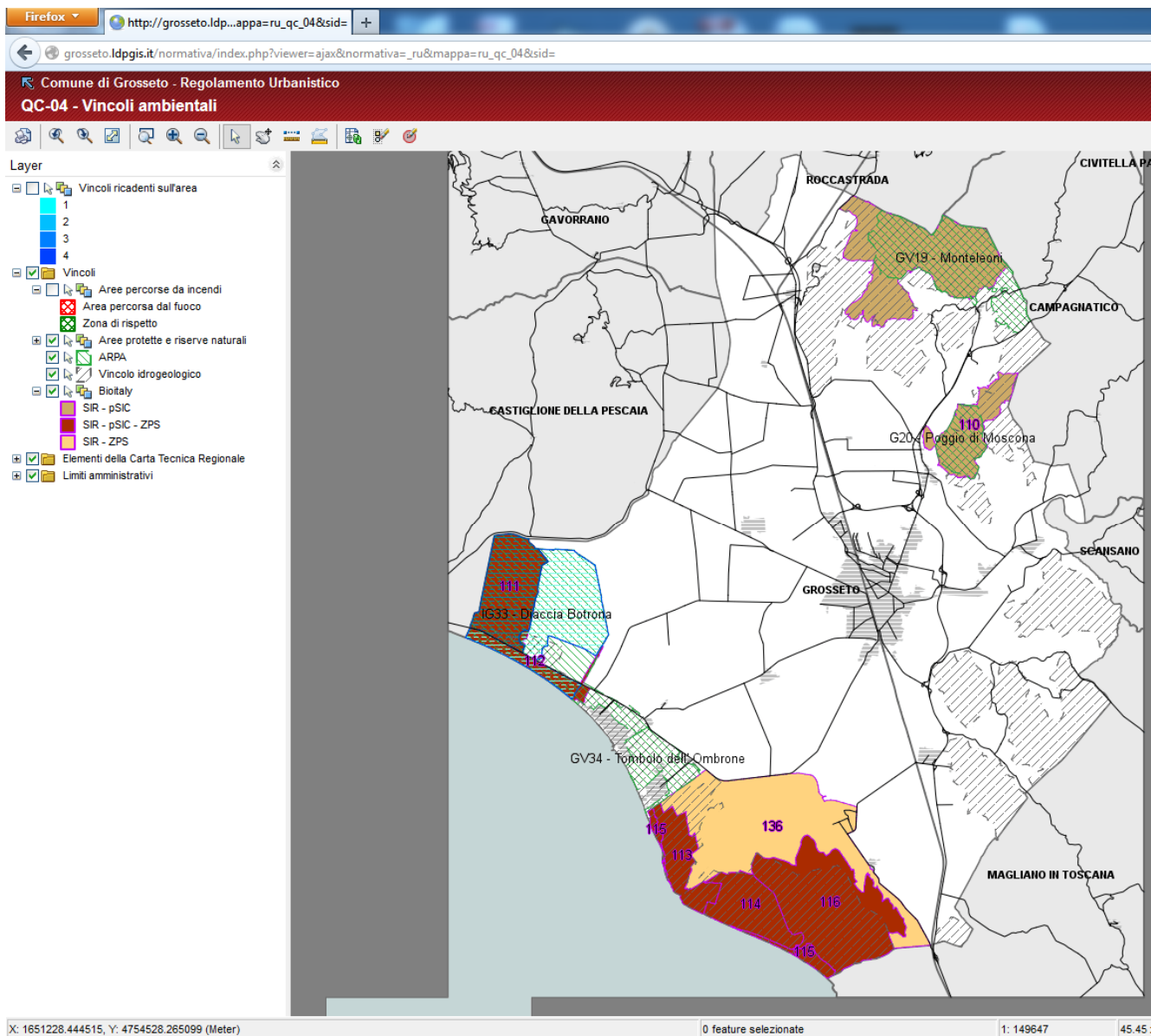
Rete Natura 2000

Rete natura 2000 comprende aree di particolare pregio naturalistico quali i siti di importanza comunitaria (Sic), e le zone di protezione speciale (Zps) In attuazione delle direttive europee e della normativa nazionale di recepimento, la Regione Toscana ha emanato la Legge regionale 6 aprile 2000, n. 56 , norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche, e dato avvio ad una articolata politica di tutela della biodiversità. Con questa legge la Toscana ha definito la propria rete ecologia regionale composta dall'insieme dei Sic, delle Zps e di nuove aree chiamate Sir (siti di interesse regionale), con lo scopo di ampliare il quadro d'azione comunitario tutelando habitat e specie animali e vegetali non contemplati fra quelli da tutelare previsti dalle citate direttive comunitarie.

Nel comune di Grosseto troviamo 9 SIC e una ZPS., di cui alcune completamente dentro il territorio comunale ed altre solo in parte. I SIC e il ZPS sono:

Codice	Denominazione	Comuni	Sup (ha)
IT51A0009	Monte Leoni	Campagnatico, Grosseto, Roccastrada	5113.00
IT51A0010	Poggio di Moscona	Grosseto	648.00
IT51A0011	Riserva Naturale diaccia Botrona	Castiglione della Pescaia, Grosseto	1348.00
IT51A0012	Tombolo da Castiglione della Pescaia a Marina di Grosseto	Castiglione della Pescaia, Grosseto	373.00
IT51A0013	Padule della Trappola Bocca d'Ombrone	Grosseto	489.00
IT51A0014	Pineta Granducale dell'Uccellina	Grosseto	626.00
IT51A0015	Dune costiere del Parco dell'Uccellina	Grosseto	158.00
IT51A0016	Monti dell'Uccellina	Grosseto, Magliano in Toscana, Orbetello	4441.00
IT51A0022	Formiche di Grosseto	Grosseto	12.00
ZPSIT5A0036	Diaccia Botrona	Castiglione della Pescaia, Grosseto	3303.00

A seguito si riporta la individuazione dei Sic e ZPS così come individuati dal R. U. :



Gli ambiti urbani, o previsti come tali dal R.U., sono al di fuori dei suddetti siti, e quindi il presente Piano, avendo come ambito di operatività il “traffico Urbano”, non produce effetti sui siti di cui alla direttiva 92/42/CEE e come tale non richiede una valutazione di incidenza.

P.R.I.I.M. (Piano Regionale Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità):

Il Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) è lo strumento di programmazione unitaria attraverso il quale la Regione definisce in maniera integrata le politiche in materia di mobilità, infrastrutture e trasporti, istituito con L.R. 55/2011, individua un nuovo strumento di programmazione delle politiche regionali ai sensi dell'art. 10 della L.R.T. 49/99 "Norme in materia di programmazione regionale" che attua e dettaglia le strategie di intervento delineate dal Programmala Regionale di Sviluppo 2011-2015, in coerenza con quanto disposto dal Piano di indirizzo Territoriale 2007.

La proposta di piano (PRIIM) ed i suoi allegati, approvati dalla Giunta Regionale Toscana il 22 luglio 2013, sono stati trasmessi al Consiglio per la sua approvazione definitiva.

Di seguito sono sintetizzati gli obiettivi di piano:

- a) realizzare una rete integrata e qualificata di infrastrutture e servizi per la mobilità sostenibile di persone e merci;
 - b) ottimizzare il sistema di accessibilità al territorio e alle città toscane e sviluppare la piattaforma logistica toscana quale condizione di competitività del sistema regionale;
 - c) ridurre i costi esterni del trasporto anche attraverso il riequilibrio e l'integrazione dei modi di trasporto, l'incentivazione dell'uso del mezzo pubblico, migliori condizioni di sicurezza stradale e la diffusione delle tecnologie per l'informazione e la comunicazione.
- a) realizzazione delle grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale;
 - b) qualificazione del sistema dei servizi di trasporto pubblico;
 - c) azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria;
 - d) interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana;
 - e) azioni trasversali per l'informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

Per ogni ambito interconnesso di azione strategica sono definiti i seguenti obiettivi strategici in coerenza con gli indirizzi di legislatura:

1. Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale. Costituiscono obiettivi strategici il completamento del tratto toscano del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità e il nodo ferroviario di Firenze che costituiscono itinerario di interesse prioritario nelle reti TEN-T ed il rafforzamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali (potenziamento A1 e A11) e ferroviari, aumentando la funzionalità del reticolo autostradale regionale; risulta essenziale l'attivazione di investimenti privati quale alternativa alle ridotte disponibilità finanziarie pubbliche, per la realizzazione di opere di potenziamento e messa in sicurezza della rete stradale, quali il completamento del Corridoio Tirrenico, il completamento della SGC E78 Grosseto-Siena-Arezzo-Fano, l'adeguamento della strada regionale FI-PI-LI e l'attivazione con ANAS per la messa in sicurezza e l'ammodernamento del raccordo autostradale Siena-Firenze.
2. Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico. E' necessario il completamento del processo di velocizzazione dei servizi ferroviari e di qualificazione del trasporto pubblico locale su gomma attraverso la riprogettazione delle reti, l'introduzione di nuovi sistemi di monitoraggio e valutazione delle prestazioni, l'individuazione di un rinnovato modello di governance orientato ad un processo aggregativo dell'ambito ottimale di gestione, nonché dei livelli di governo; in tale contesto è rafforzato il ruolo regionale in termini di programmazione e vigilanza, garantendo la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'isola d'Elba ed il miglioramento dei collegamenti, anche di carattere turistico, con i porti e gli aeroporti toscani.
3. Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria. Azioni per la qualificazione della mobilità urbana; completamento della rete tranviaria dell'area fiorentina e realizzazione del people mover tra Pisa aeroporto e la stazione ferroviaria; interventi per la sicurezza stradale e azioni per la sensibilizzazione della popolazione sui comportamenti dei cittadini; avvio della realizzazione della rete regionale della mobilità ciclabile; sviluppo di tecnologie di innovazione e di infomobilità per il miglioramento della qualità dei trasporti e dei servizi; sostegno, anche tramite specifiche previsioni del capitolato di gara per l'affidamento del lotto unico regionale, dei piani di investimento per il rinnovo del parco mezzi nel trasporto pubblico su gomma, a vantaggio dell'utilizzo di veicoli meno inquinanti.

4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana. Infrastrutturazione e potenziamento, nonché messa in atto, di azioni volte a favorire forme di sinergia e integrazione del sistema dei porti nazionali (Livorno, Piombino e Marina di Carrara) a beneficio del traffico merci; attuazione dell'Autorità Portuale regionale, per il sostegno alla cantieristica ed alla nautica da diporto e al rafforzamento e consolidamento del traffico marittimo; rafforzamento della dotazione aeroportuale e specializzazione delle funzioni di aeroporto di rilevanza internazionale per Pisa e di city airport per Firenze, in una logica di integrazione dell'attività, dei servizi e del relativo sviluppo.
5. Azioni trasversali per informazione e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti. Conoscere in tempo reale i servizi programmati e disponibili, favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici e delle piste ciclabili per la riduzione dell'uso del mezzo privato, supportando gli enti locali nell'incentivazione di alcune specifiche azioni di miglioramento infrastrutturale, promuovendo la ricerca e la formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e mitigazione dei costi ambientali.

OBIETTIVI SPECIFICI del Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM):

1. Realizzare le grandi opere per la mobilità di interesse nazionale e regionale.

1.1 Adeguamento dei collegamenti di lunga percorrenza stradali e autostradali anche verificando le possibilità di attivazione di investimenti privati.

1.2 Potenziamento collegamenti ferroviari attraverso la realizzazione di interventi di lunga percorrenza, per la competitività del servizio e realizzazione raccordi nei nodi intermodali.

1.3 Monitoraggio effetti realizzazione grandi opere per la mobilità.

2. Qualificare il sistema dei servizi di trasporto pubblico.

2.1 Sviluppare azioni di sistema integrando le dotazioni tecniche economiche di tutti gli ambiti funzionali che interagiscono con il trasporto pubblico: assetti urbanistici, strutturali, organizzazione della mobilità privata.

2.2 Sviluppare una rete integrata di servizi in grado di supportare sia tecnicamente che economicamente livelli adeguati di connettività nei e tra i principali centri urbani anche con l'ulteriore velocizzazione dei servizi ferroviari regionali.

2.3 Raggiungere livelli di accessibilità per i territori a domanda debole di trasporto in grado di supportare un adeguato livello di coesione sociale.

2.4 Garantire e qualificare la continuità territoriale con l'arcipelago toscano e l'Isola d'Elba.

2.5 Strutturare procedure partecipate, condivise e permanenti di progettazione, monitoraggio e valutazione.

3. Sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria.

3.1 Sviluppo di modalità di trasporto sostenibili in ambito urbano e metropolitano.

3.2 Miglioramento dei livelli di sicurezza stradale e ferroviaria del territorio regionale.

3.3 Pianificazione e sviluppo della rete della mobilità ciclabile integrata con il territorio e le altre modalità di trasporto.

4. Interventi per lo sviluppo della piattaforma logistica toscana.

4.1 Potenziamento accessibilità ai nodi di interscambio modale per migliorare la competitività del territorio toscano.

4.2 Potenziamento delle infrastrutture portuali ed adeguamento dei fondali per l'incremento dei traffici merci e passeggeri in linea con le caratteristiche di ogni singolo porto commerciale.

4.3 Sviluppo sinergia e integrazione del sistema dei porti toscani attraverso il rilancio del ruolo regionale di programmazione.

4.4 Consolidamento e adeguamento delle vie navigabili di interesse regionale di collegamento al sistema della portualità turistica e commerciale per l'incremento dell'attività cantieristica.

4.5 Rafforzamento della dotazione aeroportuale, specializzazione delle funzioni degli aeroporti di Pisa e Firenze in un'ottica di pianificazione integrata di attività e servizi e del relativo sviluppo.

4.6 Consolidamento di una strategia industriale degli Interporti attraverso l'integrazione con i corridoi infrastrutturali (TEN-T) ed i nodi primari della rete centrale (core – network) europea

5. Azioni trasversali per informazione della mobilità in ambito urbano ed extraurbano e comunicazione, ricerca e innovazione, sistemi di trasporto intelligenti.

5.1 Sviluppo infrastrutture e tecnologie per l'informazione in tempo reale dei servizi programmati e disponibili del trasporto pubblico e dello stato.

5.2 Promozione, ricerca e formazione nelle nuove tecnologie per la mobilità, la logistica, la sicurezza, la riduzione e la mitigazione dei costi ambientali. Promozione e incentivazione utilizzo mezzo pubblico e modalità sostenibili e riduzione utilizzo mezzo privato.

Il presente aggiornamento del P.G.T.U., si conforma alle strategie generali del P.R.I.I.M.R. in particolare per quanto attiene agli aspetti riguardanti le connessioni urbane al sistema dei trasporti generale; recepisce le previsioni già contenute nel R.U., ed attuate mediante i progetti in corso sul polo intermodale della stazione ferroviaria, che si inserisce come infrastruttura strategica per migliorare la fruibilità del mezzo pubblico e formare un adeguato sviluppo della piattaforma logistica . La mobilità privata sarà organizzata tenendo conto delle esigenze primarie del T.P.L., promuovendo le azioni possibili per disincentivare l'uso dell'auto privata in favore del trasporto pubblico e della mobilità dolce, tenendo comunque conto delle previsioni sui futuri sviluppi delle infrastrutture strategiche di collegamento alle altre province (Autostrada Livorno Civitavecchia – Grosseto Fano).

La rete di monitoraggio esistente (36 punti di rilevamento flussi), potrà dare significativi dati sugli effetti dello sviluppo delle grandi opere della mobilità previste dal P.R.I.I.M..

Il presente Piano, ha come obiettivo principale creare una mobilità sostenibile Urbana alla luce degli aspetti economici , sociali e comportamentali del traffico urbano, al fine di sviluppare azioni per la mobilità sostenibile e per il miglioramento dei livelli di sicurezza stradale; esso analizza gli aspetti capillari e di connessione con gli insediamenti residenziali e commerciali delle aree urbane andando anche a definire strategie di city-logistic finalizzate ad ottimizzare la distribuzione delle merci nell'ambito del centro storico del capoluogo condividendo gli obiettivi generali del PRIIM relativi al disincentivare l'uso del mezzo privato in favore del trasporto pubblico e della mobilità dolce risultando quindi pienamente coerente con il PRIIM.

P.I.T. (Piano di Indirizzo Territoriale) della Toscana.

Il Piano di Indirizzo Territoriale della Toscana indica dei meta obiettivi e tra questi pone al terzo punto il 3° quello di sviluppare la mobilità intra e inter-regionale

Si tratta di perseguire la messa in opera - mediante la definizione concordata dei PUM - del Piano

regionale per la mobilità e per la logistica al fine di “rimettere in moto” la “città” regionale e stimolarne le opportunità rendendo agevole il muoversi tra i suoi centri e le sue attività secondo parametri di efficacia e di sostenibilità - sul piano ambientale, economico e organizzativo - così da rendere pienamente agibili per persone, merci e informazioni l’accesso e l’attraversamento della Toscana e l’insieme delle sue connessioni col resto d’Italia, d’Europa e del mondo. Ciò significa l’attivazione e, a seconda degli stadi di attuazione, il consolidamento di opzioni concernenti operazioni strategiche per la Toscana quali descritte nel «Quadro strategico regionale» - parte integrante di questo Piano -. Si tratta, in particolare, del sistema ferroviario toscano, che - mediante la piena realizzazione degli investimenti nell’alta capacità - potrà configurarsi come una delle più importanti reti metropolitane di scala regionale in Europa; del sistema portuale toscano e della sua rete logistica a partire dalla sua configurazione costiera secondo le previsioni del master plan dei porti; del compimento della modernizzazione e dello sviluppo del sistema stradale e autostradale regionale; dell’integrazione del sistema aeroportuale regionale, sempre secondo le previsioni del relativo master plan.

Il presente aggiornamento del P.G.T.U., assumendo le decisioni strategiche del R.U. (già sottoposto a V.A.S.), ed ottimizzandole anche in relazione alla esistente rete stradale, risulta pienamente coerente con il P.I.T.

P.T.C. (Piano Territoriale di Coordinamento) Provinciale in tema di trasporti.

All’art. 33 le norme del PTC riportano i principi di governo della mobilità provinciale.

In tale documento si attribuisce priorità al sistema dei collegamenti trasversali tra costa ed entroterra con particolare riferimento alle arterie di collegamento con il resto della regione rispetto al Corridoio Tirrenico, di cui si riconosce il ruolo strategico a livello nazionale e internazionale.

Ai fini del mantenimento dei caratteri identitari del territorio risulta prioritario contemperare le esigenze del trasporto del Corridoio Tirrenico con le esigenze funzionali e le valenze paesaggistico-ambientali.

Oltre ai requisiti di ordine generale, alle infrastrutture per la mobilità è richiesto di offrire una percezione significativa e qualificante del territorio.

Lo sviluppo e la gestione del sistema della mobilità locale saranno riferite, oltre che alla domanda locale, alle strategie complessive delle reti sovralocali

Al fine specifico di coordinare la mobilità interna alle diverse “Città”, le norme del PTC applicano i seguenti indirizzi:

- razionalizzare la rete viaria, completarne lo sviluppo, adeguarne funzionalmente le tratte carenti e caratterizzarla formalmente con criteri progettuali omogenei;
- potenziare e riorganizzare il trasporto collettivo lungo i percorsi matrice individuati nella Tavola 4 del PTC – Insediamenti e infrastrutture, con particolare riferimento a quelli che assumono un ruolo portante per il funzionamento di ciascuna “Città”;
- coordinare gli standard prestazionali della mobilità locale, applicando, ove opportuno, i contenuti della Scheda 12A – Infrastrutture viarie.

Nella definizione delle scelte tecniche è posta specifica attenzione a:

- coniugare le prestazioni trasportistiche con la caratterizzazione formale dei percorsi, l’ottimizzazione dell’inserimento paesistico-ambientale dell’infrastruttura e delle sue prerogative di percezione dell’intorno;
- contenere ogni possibile forma di disturbo, con particolare riferimento all’abbattimento dell’inquinamento acustico.

Ai fini del P.T.C. la viabilità extraurbana è articolata nelle categorie di seguito illustrate.

Rete globale, costituita dagli Assi Strategici Nazionali:

- Corridoio Tirrenico Livorno-Roma (rete regionale primaria di transito e scorrimento);
- S.S. 223 Grosseto-Fano (E78) (rete regionale principale di distribuzione dalla rete primaria alla rete secondaria).

Gli obiettivi del P.G.T.U., risultano pienamente sovrapponibili con quelli del P.T.C. e quindi soddisfacenti alle suddette direttive (scheda 12A) e quindi il presente aggiornamento risulta pienamente coerente con il P.T.C..

P.S. (Piano Strutturale) Comune di Grosseto e R.U. (Regolamento Urbanistico) Comune di Grosseto

Il Piano Strutturale del Comune di Grosseto delinea un quadro di obiettivi sia di ordine generale che particolare:

Definizione del confine della città

Il Piano Strutturale individua in un sistema di viabilità di margine il nuovo confine della città. Tale sistema permette di individuare fra l'altro il recupero delle aree perturbate soggette nel tempo a pressione edificatoria e caratterizzate da una parziale compromissione del paesaggio rurale.

La viabilità

La finalità del sistema di viabilità è quella di configurare una città "lenta". La concezione del PRG del 1996 delineava un sistema radiale di penetrazione: le vie Senese e Scansanese, il vecchio tracciato Aurelia Nord e Sud, i collegamenti con la costa. Con l'incremento dei flussi di traffico, tale scelta ha determinato congestione in alcuni punti critici specialmente nei punti di accesso alla città.

La città "lenta" è un sistema urbano che garantisce un flusso di traffico interno costante, ma limitato nella velocità con conseguenti benefici per la sicurezza, il consumo energetico, l'inquinamento atmosferico ed acustico.

La velocità interna limitata è compensata da quella che si realizza con la viabilità di margine e quelle ancora superiori del nuovo tracciato dell'Aurelia. Viene così a determinarsi una chiara gerarchia della viabilità.

La città "lenta" trova attuazione anche nel potenziamento degli attraversamenti ferroviari esistenti e e nella realizzazione di nuovi.

La finalità generale si articola poi in obiettivi specifici come di seguito descritti:

- a. *Riduzione del traffico veicolare privato e sviluppo del trasporto pubblico e ciclabile.*
- b. *La funzione del tratto urbano della nuova Aurelia.*
- c. *Viabilità di margine come rete.*
- d. *Separazione del traffico urbano da quello extraurbano.*
- e. *Potenziamento del trasporto su bicicletta.*
- f. *Collegamenti con la costa.*
- g. *Parcheggi scambiatori.*
- h. *Attenuazione della pressione veicolare nei centri della costa.*
- i. *Miglioramento dei collegamenti fra centro e frazioni.*

Il R.U. è stato adottato con D.C.C. del 28.03.2011 n°72 , riadattato con D.C.C. n° 77 del 30.03.2011 e approvato e parzialmente riadattato con D.C.C. n°48 del 27.05.2013.

All'art. 4 delle norme di attuazione il Regolamento Urbanistico dispone che unitamente alla "Disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni", concorrono al governo del territorio e degli insediamenti, coordinandosi con l'attuale Regolamento Urbanistico, tutti i piani e programmi di settore di competenza comunale aventi incidenza sugli assetti territoriali. Tra questi assumono particolare rilievo il Piano Urbano del Traffico (PUT) ed il Piano Urbano della Mobilità (PUM). I piani e programmi di settore approvati dopo l'entrata in vigore dell'attuale Regolamento Urbanistico (ivi comprese le varianti sostanziali ai piani e programmi vigenti):

- sono elaborati in coerenza con i contenuti statutari e strategici del vigente Piano Strutturale;
- si conformano alle previsioni del Regolamento Urbanistico ed alle presenti Norme per l'Attuazione, integrandone ed articolandone i contenuti limitatamente alla disciplina di settore trattata;
- perseguono una organizzazione degli spazi ed delle funzioni che favorisca una corretta fruizione dei servizi pubblici di utilità generale.

In ipotesi di contrasto tra le previsioni dei piani e programmi di settore ed i contenuti del Piano Strutturale e/o del Regolamento Urbanistico, quest'ultimi prevalgono sui primi.

Inoltre il R.U., ha stabilito particolari norme per semplificare gli interventi sulla viabilità esistente, attraverso disposizioni particolari, che agevolano la modifica delle infrastrutture stradali utilizzando le aree ad esse adiacenti, per ampliamenti, rotatorie, parcheggi, piste ciclabili, ecc..:

Art. 88 c. 12BIS delle N.T.A.

"NELLE AREE A VERDE PUBBLICO POSSONO ESSERE REALIZZATI PARCHEGGI PUBBLICI PERMEABILI SCOPERTI, OLTRE A MODESTE ATTREZZATURE E SISTEMAZIONI DI ARREDO URBANO. IN OGNI CASO, NELLE AREE PER STANDARD POSSONO ESSERE SEMPRE REALIZZATI PICCOLI MANUFATTI UTILI ALLA FRUIZIONE E ALLA QUALIFICAZIONE DEGLI SPAZI URBANI. NELLE AREE A VERDE PUBBLICO POSSONO ESSERE REALIZZATI ADEGUAMENTI VIARI DELLA VIABILITA' DI R.U."

Art. 109, c. 3 delle N.T.A.:

. Sugli spazi pubblici accessori, e più in generale sulle aree scoperte non usufruite per la viabilità, e ad essa immediatamente adiacenti, è ammessa esclusivamente la realizzazione di servizi e/o attrezzature pubbliche o di uso pubblico (percorsi pedonali, piste ciclabili, fermate dei mezzi di trasporto pubblico, arredo urbano, sistemazioni a verde, etc.).

Art. 109, c. 9 delle N.T.A.:

"Le aree per sedi stradali e per le piste ciclabili individuate nelle tavole grafiche del Regolamento Urbanistico sono soggette a verifica a definizione di dettaglio ed eventuale modifica nella fase di progettazione, dei singoli interventi di nuova realizzazione, modificazione e/o di integrazione dei tracciati stradali e ciclabili. In tale fase devono essere precisati i caratteri planoaltimetrici delle nuove infrastrutture viarie e tutte le sistemazioni di corredo, tenuto conto delle caratteristiche del sedime interessato e del contesto di riferimento. "

Questi articoli specifici permettono con le disposizioni in essi contenute di adeguare senza varianti al R.U. stesso le aree stradali e le loro pertinenze pubbliche alle esigenze progettuali e funzionali, che potranno essere rese necessarie nel tempo, anche in relazione ai successivi piani Particolareggiati ed Esecutivi del Traffico Urbano. Si evidenzia quindi la completa conformità del presente P.G.T.U. e dei piani ad esso conseguenti (Piani esecutivi del Traffico Urbano P.P.T.U. e Piani Particolareggiati del Traffico Urbano P.E.T.U.), al R.U., anche in relazione agli aspetti di dettaglio di tipo esecutivo purchè siano rispettate nei progetti esecutivi le suddette norme.

P.C.C.A. (Piano Comunale di Classificazione Acustica)

Il PCCA relativamente alla pianificazione degli assetti della viabilità e del traffico comunale evidenzia come, la stessa, risulti già da tempo programmata con lo strumento di piano previsto obbligatoriamente dal Codice della Strada (art. 36) e dalla direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici (G.U. del 24/06/1995), ovvero il Piano Urbano del Traffico.

Il PCCA, ha evidenziato come la viabilità di accesso al capoluogo si articolasse in direttrici primarie di ingresso e circolazione urbana, spesso connesse in modo diretto, che generavano nei nodi di aggancio conflitti di traffico e pericolosità agli incroci, ma che il quadro attuale è in parte modificato non tanto per le direttrici che da fuori vengono dentro Grosseto, ma bensì per il traffico interno che ha visto ridotti molti degli incroci esistenti. La realizzazione di rotonde ha migliorato la circolazione influenzando anche sull'aspetto "rumore" ma non in modo sufficiente da poter variare la classe di appartenenza.

Il presente aggiornamento del P.G.T.U., continuando le strategie e le attività del Piano vigente, andrà a migliorare le qualità dell'ambiente urbano in ordine al rumore, senza portare significative variazioni a quanto contenuto nel P.C.C.A. risultando quindi con esso pienamente compatibile.

PARTE III- Quadro di riferimento ambientale

1. Premesse metodologiche

Questa sezione del documento è finalizzata a rappresentare nel suo stato di fatto lo scenario ambientale dell'ambito oggetto di analisi al fine della successiva individuazione dei possibili effetti derivanti dall'attuazione dell'intervento, con specifico riferimento agli elementi progettuali contenuti nell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

Per una corretta determinazione di quali componenti ambientali esaminare viene di norma applicata la metodologia dello "scoping", tecnica rivolta alla preliminare individuazione delle componenti ambientali a cui dedicare specifico approfondimento, la quale viene condotta sulla base delle risultanze della fase conoscitiva, del confronto con casi analoghi e delle evidenze fenomenologiche; riferimenti metodologici in tal senso sono presenti, tra gli altri, nella "Guida alla determinazione del campo di applicazione – scoping - della Valutazione d'Impatto ambientale", edita nel 1996 dalla Commissione Europea - Direzione Generale XI, nel "Sistema di Liste di controllo" elaborate dalla Società Italiana di Ecologia nel 1990.

In base a tali riferimenti le componenti ambientali usualmente coinvolte da un progetto di trasformazione territoriale in area urbana possono essere così individuabili:

☐ Aria	☐ Acqua
☐ Suolo e sottosuolo	☐ <i>Mobilità</i>
☐ Idrogeologia	☐ Flora, fauna
☐ Rumore	☐ Energia
☐ Inquinamento luminoso	☐ Sistema socio-economico
☐ Rifiuti	☐ <i>Salute pubblica ed aspetti socio-culturali</i>

All'interno di questo insieme generale, di seguito vengono esaminate le sole componenti ambientali che possono verosimilmente essere interessate dagli effetti della proposte di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano. Relativamente a tale descrizione delle componenti ambientali del territorio del comune di Grosseto, si riporta quanto già contenuto nel documento "Rapporto ambientale – sintesi non tecnica" che fa parte del procedimento di V.A.S. del R.U. del Comune di Grosseto, per sottolineare il fatto che l'aggiornamento del P.G.T.U., è perfettamente integrato con i contenuti del R.U. costituendone la giusta e coerente razionalizzazione ed ottimizzazione delle risorse destinate alla mobilità facenti parte del territorio del Comune di Grosseto:

".....3.3.5. Aria

La politica regionale sulla qualità dell'aria ambiente, coerente con le normativa europea nazionale, ha prodotto negli ultimi anni una serie di azioni che ha visto il coinvolgimento anche delle Province e dei Comuni. A seguito della pubblicazione dell'INVENTARIO REGIONALE DELLE SORGENTI DI EMISSIONE IN ARIA AMBIENTE (IRSE) del 1995 e, in particolare di quello del 2000, erano state individuate nel territorio regionale delle zone di risanamento e di mantenimento individuate con la nuova classificazione del territorio regionale (D.G.R n. 1325 del 15.12.2003). Nel 2002 erano 32 i comuni, tra i quali Grosseto, con inquinanti superiori a quelli di legge (Dm 60/02) e rappresentavano il 50% della popolazione e il 14% territorio. Al 2006 sono 20 i comuni con valori di inquinanti superiori a quelli di legge, tra i quali troviamo ancora Grosseto. Il Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della qualità dell'aria 2008-2010, approvato dalla Giunta regionale il 17 marzo 2008 attua le priorità del Programma Regionale di Sviluppo (PRS) per quanto la sostenibilità dello sviluppo, l'eco-efficienza, il rispetto del protocollo di Kyoto e la qualità dell'aria e i macrobiettivi del Piano Regionale di Azione Ambientale (PRAA) connessi all'inquinamento atmosferico e alla riduzione delle emissioni dei gas climalteranti. Sul territorio comunale di Grosseto sono presenti 3 stazioni per il rilevamento della qualità dell'aria disposte tutte all'interno del centro abitato del capoluogo, facenti parte della rete di rilevamento l'A.R.P.A.T.

Valori degli indicatori

Monossido di Carbonio

Per evidenziare i livelli di inquinamento si segnala che il valore massimo raggiunto dalla media di 8 ore nell'anno è stato pari a 2,2 mg/m³ (24 gen ore 14-21), che risulta inferiore al limite con ampio margine. Viene quindi confermato il valore ottenuto negli anni precedenti, mantenendo un trend in diminuzione Dal 1999 non si sono verificati superamenti del valore di 10 mg/m³ della media di 8 ore anche nei siti più prossimi a intensi flussi di traffico. Biossido di Zolfo Si sottolinea come per il parametro SO₂ già da tempo a Grosseto si è raggiunto e consolidato un ampio rispetto dei limiti previsti e che la rete non ha mai rilevato dal 1999 neanche un singolo superamento delle soglie definite dalla normativa. Nelle due stazioni di misura si può osservare che il valore limite espresso come media annuale viene rispettato. In via URSS si rilevano valori in aumento rispetto all'anno precedente, mentre in viale Sonnino il quadro appare sostanzialmente invariato rispetto al 2007.

Analogo andamento si registra riguardo al numero di valori giornalieri che superano i 50 mg/m³, che evidenziano il rispetto della soglia prevista dalla normativa entrata in vigore dal 01/01/2005. Si può notare come i diversi livelli misurati di questo inquinante siano strettamente collegati alla tipologia di stazione. Si ricorda che il PM₁₀ presenta una distribuzione relativamente omogenea

ed in particolare, per questo inquinante, non è trascurabile l'origine naturale (aerosol marino, erosione di suoli e terreni, etc). Si evidenzia come la stazione di fondo urbano di via URSS sia compresa nella rete virtuale regionale del materiale particolato; contribuisce quindi alla classificazione del territorio regionale. Dal 2006, quindi, si può osservare una riduzione generalizzata dei livelli di PM10 in parte spiegabile con l'andamento meteorologico.

Benzene

In considerazione del fatto che nella rete di rilevamento fissa non è presente fra gli strumenti in dotazione un analizzatore in automatico di benzene, questo inquinante viene valutato attraverso campagne di rilevamento tramite laboratorio mobile e stime attraverso la correlazione con il monossido di carbonio (CO) diffusa in letteratura. Tali valutazioni hanno meramente un valore indicativo in quanto non riferite a misure continue rilevate cioè secondo le specifiche tecniche di questo campionamento (metodo ufficiale, % dati validi >90%, ...) Riguardo alla campagna con mezzo mobile si deve sottolineare come non sia stato rispettato il periodo minimo di copertura pari al 14% in rapporto alle 8 settimane di misurazioni distribuite equamente nell'arco dell'anno (obiettivi di qualità dei dati definiti dall'allegato I della Direttiva 2008/50/CE), in quanto non sono state condotte misurazioni nel periodo estivo. In riferimento invece alla "stima di benzene", si evidenzia come questa venga calcolata con i dati di monossido di carbonio misurati nella stazione fissa di monitoraggio della qualità dell'aria di viale Sonnino, sulla base quindi di dati che ricoprono l'intero arco dell'anno. I risultati conclusivi, ottenuti con il laboratorio mobile (stazioni di misura di via URSS e v.le Sonnino) e attraverso la stima con il monossido di carbonio (v.le Sonnino), mostrano valori al di sotto del limite fissato dalla normativa per l'anno 2010 (media annuale 5 µg/m³). Nonostante quindi le incertezze e le componenti dell'indagine a cui si è accennato, si può ravvisare un'indicazione positiva circa il rispetto del valore limite previsto.

Ozono

I valori mostrano il conseguimento del "valore bersaglio₂ (n. giorni con media mobile > 120 µg/m³), nelle due stazioni della rete. Il dato risulta in contrapposizione ai dati registrati nel 2007, ma in linea con i trend riferiti agli anni precedenti. Questa mutabilità è dovuta alla forte correlazione tra gli episodi acuti di inquinamento da ozono e alcune variabili meteorologiche (irraggiamento solare, temperatura dell'aria). L'andamento storico mostra un notevole incremento dei superamenti nel 2007 ed un abbassamento dei livelli misurati nel 2008, tali da rientrare nel trend storico precedente il 2007. Il ritorno a più moderati livelli di ozono del 2008, ha ovviamente influito anche sui superamenti dei limiti fissati per le soglie di informazione e allarme, registrando un numero di questi episodi pari a zero. Si ricorda comunque come la rete di Grosseto non abbia mai registrato negli anni il valore di "soglia di allarme" (240 µg/m³).

3.2.6. Rumore

Il Comune di Grosseto ha approvato con atto C.C. n. 7 del 25 gennaio 2005 il Piano Comunale di Classificazione Acustica, cosiddetto P.C.C.A. Il Piano Comunale di Classificazione Acustica è un piano di Settore di competenza comunale ai sensi della L.R. n.89/98 e s.m.i. "Norme in materia di inquinamento acustico". Il Settore Ambiente del Comune di Grosseto riscontrava la necessità di aggiornare il PCCA vigente quindi, con D.D. n. 390 del 01.03.2010 è stato conferito al dr Luigi Nalesso, l'incarico per la "Revisione e l'aggiornamento del Piano Comunale di Classificazione acustica" in particolare : analisi dello stato di attuazione del PRG vigente e del redigendo regolamento Urbanistico in coordinamento con il professionista incaricato, prof. Gorelli e alla struttura del RU, al fine di individuare le diverse destinazioni d'uso e le relative corrispondenze con l'uso effettivo del suolo". Il PCCA suddivide il territorio comunale in "zone acusticamente omogenee tenendo conto delle preesistenti destinazioni d'uso così come individuate dagli

strumenti urbanistici in vigore “(primo comma , articolo 4 della LR n.89/98) secondo i criteri indicati nella parte “Classificazione acustica del territorio” delle presenti linee guida. Questa particolare zonizzazione costituita dalla classificazione acustica del territorio, distinta da quello del piano regolatore generale, si sovrappone a quest'ultimo ed obbliga al suo adeguamento

qualora la classificazione acustica, fatta comunque tenendo conto delle presistenti destinazioni d'uso del territorio, ma nel rispetto dei principi generali di tutela della salute pubblica e dell'ambiente cui la legge regionale si ispira, risulti in contrasto con esso. La classificazione del territorio ai fini acustici si ottiene considerando le previsioni urbanistiche alla stregua di vincoli, tanto che la stessa viene ottenuta, tra l'altro, attraverso l'analisi del PRG e la verifica della corrispondenza tra destinazioni urbanistiche e usi effettivi . Il P.C.C.A. approvato con DCC n.7 /2005 costituisce quadro conoscitivo del Piano Strutturale, la variante al P.C.C.A. costituirà aggiornamento del quadro conoscitivo del Piano Strutturale e di conseguenza del Regolamento Urbanistico. Attraverso il Piano Comunale di Classificazione Acustica il Comune suddivide il proprio territorio in zone acusticamente omogenee a ciascuna delle quali corrispondono precisi limiti da rispettare e obiettivi di qualità da perseguire. Per ogni classe acustica sono previsti, dalla normativa, dei valori limite da rispettare in termini di emissione sonora e di immissione sonora (assoluti e differenziali) e dei valori di attenzione e di qualità, distinti per periodi di riferimento diurno (6:00- 22:00) e notturno (22:00 -6:00) . La variante al P.C.C.A ha evidenziato :

- la prevalenza della classe IV in quanto concorre in maniera significativa la presenza della ferrovia e delle strade di accesso e di attraversamento verso le direzioni principali e aree residenziali maggiormente popolate e con l'elevata presenza di attività commerciali ;

- le rilevazioni fonometriche di Arpat hanno permesso di valutare gli edifici scolastici che necessitano di piano di risanamento;

- la particolare attenzione posta per le aree artigianali che già hanno subito modifiche od ampliamenti per i quali è stata confermata la classe V;

- la particolare attenzione posta alle aree dove è prevista l'espansione della città in relazione alle “Strategie per la residenza”, “ Alle attività produttive industriali e artigianali” ed infine alle “Medie e grandi strutture di vendita”. Nell'attuale fase l' amministrazione non ha ritenuto necessario stravolgere il precedente piano ma bensì correggere ed aggiornare la struttura presente. Sono state quindi aggiornate le nuove aree o quelle di completamento previste dal RU, con l'assegnazione delle classi previste. Sono state aggiornate alcune aree che in questi anni hanno subito modifiche ed ampliamenti e che hanno variato le delimitazioni presenti nel precedente piano.

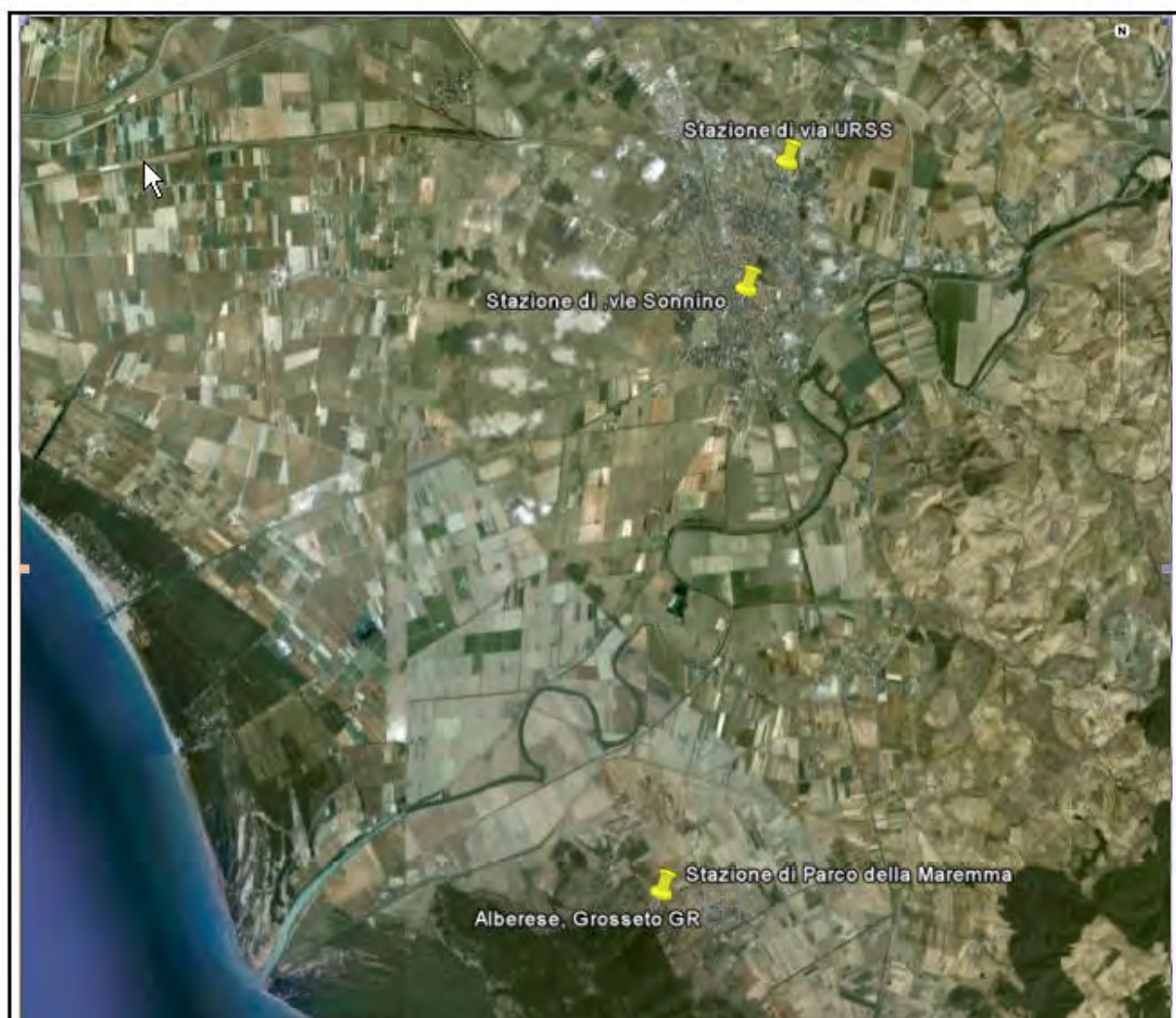
3.2.7. Mobilità

La pianificazione degli assetti della viabilità e del traffico comunale risulta già da tempo programmata con lo strumento di piano previsto obbligatoriamente dal Codice della Strada (art. 36 L.285) e dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici (G.U. del 24-6- 1995), ovvero il Piano Urbano del Traffico. Lo studio di primo livello ha approfonditamente analizzato il quadro attuale dell'assetto circolatorio urbano, attraverso una campagna di monitoraggio e di rilievi in campo. Lo studio evidenzia un flusso di 17000 – 18000 veicoli equivalenti circolanti nell'ora di punta (7,15 – 8,15) e una viabilità di accesso al capoluogo articolata in direttrici primarie di ingresso e circolazione urbana, spesso connesse in modo diretto, generando nei nodi di aggancio conflitti di traffico e pericolosità agli incroci. Gli incroci sono oggetto di indagine sui flussi di traffico, caratterizzati dalla sovrapposizione tra traffico di scorrimento interno, di attraversamento e traffico locale . Tenendo conto che il comune di Grosseto e anche capoluogo di Provincia, vi sono

localizzati, oltre ai servizi primari di livello locale, anche una serie di servizi di livello più elevato che richiamano un bacino di utenza molto più ampio rispetto a quello comunale. La città contiene al suo interno tutte le scuole, fino al grado superiore, banche, e un polo ospedaliero di valenza intercomunale. La distribuzione sul territorio di tali poli attrattivi di spostamenti sistematici ed episodici mette in risalto un sostanziale equilibrio localizzativo per le aree artigianali industriali, collocate all'esterno dell'ambito urbano lungo le principali direttrici di traffico in accesso

all'area urbana, mentre gli uffici pubblici sono fortemente concentrati all'interno delle mura e nella zona tra il centro storico e la ferrovia. Gli uffici privati hanno una distribuzione omogenea nell'area storica, con notevole concentrazione intorno al polo di Piazza Rosselli. Il rilievo dei flussi di ingresso risulta complessivamente pari a circa 1660 unità veicolari, e nell'arco giornaliero le punte non si discostano molto dai valori medi. Le relazioni fra ambito urbano e l'hinterland sono caratterizzate da una notevole componente occasionale e non dovuta quindi a fenomeni di pendolarismo casa-scuola, casa-lavoro, che si attesta attorno al 30% dell'intero flusso. Sono stati definiti interventi nella sosta di superficie, individuando politiche di pagamento della sosta al fine di massimizzare l'uso degli stalli più vicini all'area di generalizzata attrazione. Completano il quadro delle proposte la definizione di interventi infrastrutturali di medio periodo e alcune considerazioni sull'attuale assetto della zona pedonale e a traffico limitato. Accanto a quella che è l'analisi della circolazione degli automezzi privati in senso stretto il PUM affronta il tema della cosiddetta "Mobilità Dolce" e cioè i problemi relativi al trasporto pubblico locale ed alle piste ciclabili; essi costituiscono i due modi di trasporto alternativi all'auto privata attualmente esistenti a Grosseto....."

Figura 1 Localizzazione delle stazioni fisse di misura nel Comune di Grosseto



Rilevamenti per l'anno 2012 delle centraline operanti nel territorio Comunale di Grosseto:

Biossido di Azoto (NO_2)

Stazione	Tipo zona	Tipo stazione	N° medie orarie > 200 $\mu g/m^3$	Valore limite	Media annuale ($\mu g/m^3$)	Valore limite ($\mu g/m^3$)
GR – Unione Sovietica (Rete regionale)	Urbana	Fondo	0	18 (in vigore dal 1.01.2010)	19	40 $\mu g/m^3$ (in vigore dal 1.01.2010)
GR – Parco della Maremma (Rete regionale)	Rurale	Fondo	0		3	
GR – Sonnino (Rete provinciale)	Urbana	Traffico	0		47	

Monossido di Carbonio (CO)

Stazione	Tipo zona	Tipo stazione	N° Medie massime giornaliere su 8 ore > 10 mg/m^3	Valore limite
GR – Sonnino (Rete provinciale)	Urbana	Traffico	0	10 mg/m^3 (in vigore dal 1.01.2005)

PM₁₀

Stazione	Tipo zona	Tipo stazione	N° medie giornaliere > 50 $\mu g/m^3$	Valore limite	Media annuale ($\mu g/m^3$)	Valore limite ($\mu g/m^3$)
GR – Unione Sovietica (Rete regionale)	Urbana	Fondo	0	35 (in vigore dal 1.01.2005)	19	40 $\mu g/m^3$ (in vigore dal 1.01.2005)
GR – Sonnino (rete provinciale)	Urbana	Traffico	2		29	

PM_{2.5}

Stazione	Tipo zona	Tipo stazione	Media annuale ($\mu g/m^3$)	Valore limite ($\mu g/m^3$)
GR – Unione Sovietica (Rete regionale)	Urbana	Fondo	12	25 $\mu g/m^3$ (in vigore dal 1.01.2015)

Ozono (O₃)

Stazione	Tipo zona I	Tipo stazione	N° giorni con max medie mobile su 8 ore >120 µg/m ³	Valore bersaglio (come media su 3 anni) a partire dal 2010)
GR – Parco della Maremma (Rete regionale)	Rurale	Fondo	9	25

Benzene (C₆H₆)

Stazione	Tipo zona	Tipo Stazione	Media annuale (µg/m ³)	Valore limite Media annuale (µg/m ³)
GR – Unione Sovietica (Rete regionale)	Urbana	Fondo	0,8	5 µg/m ³ (in vigore dal 1.01.2010)
GR – Sonning (Rete provinciale)	Urbana	Traffico	1,4	5 µg/m ³ (in vigore dal 1.01.2010)

2. Valutazione degli effetti ambientali

Considerazioni generali

Lo schema di sintesi esposto nella sezione dedicata alle componenti ambientali a livello locale evidenzia i possibili effetti delle previsioni di intervento promosse dall'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

Le interferenze ambientali percepibili durante la fase di realizzazione degli interventi progettuali previsti, risultano minimali in quanto, per quanto riguarda effetti sull'ambiente circostante, sono già interessati da normative specifiche finalizzate alla protezione sia degli operatori che le eseguono, sia sul pubblico transito di pedoni e veicoli.

Gli effetti sulla mobilità risultano risolti attraverso studi preliminari che evitano interferenze dirette sia con i lavoratori che con le aree soggette a trasformazione, e comunque in considerazione delle esigenze locali di traffico e spostamenti.

Per questi motivi non si ritengono sensibili tali effetti indotti dalla realizzazione delle modifiche determinate dal presente piano agli ambienti urbani, in quanto contenute e di modesta entità; si analizzerà invece la coerenza fra le trasformazioni e le modifiche prodotte dall'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e le componenti ambientali in relazione con esse.

Valutazione di coerenza tra il Piano e gli obiettivi generali.

Si procede alla valutazione della coerenza tra il piano presente e gli obiettivi generali precedentemente definiti in termini qualitativi.

Tale valutazione viene eseguita attraverso una matrice in cui viene verificata tale coerenza o la non coerenza tra le principali proposte progettuali del piano e gli obiettivi generali previsti in fase di redazione del piano stesso:

Piena coerenza		Coerenza tra la proposta / il progetto e gli obiettivi di Piano
Parziale/potenziale coerenza		Coerenza solo parziale oppure, per quanto potenziale, non definibile a priori con gli obiettivi di Piano
Incoerenza		Mancanza di coerenza dei contenuti della proposta / del progetto con gli obiettivi di Piano
Non pertinente		Nessuna valutazione da effettuare

Obiettivi generali	il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta),	il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),	la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico,	il risparmio energetico,
Proposte progettuali Tematiche				
Zone a traffico regolamentato (ZTL, isole ambientali, ecc.;)				
Circolazione di veicoli motorizzati;				
Mobilità dolce				
Mobilità dei mezzi pubblici				
La sosta				
Organizzazione della distribuzione delle merci				

Dalla matrice si evidenzia come il piano sia coerente con gli obiettivi generali che si riferiscono a quelli individuati dalle direttive del 1995 per i piani urbani del traffico, e come gli interventi previsti, divisi in aree tematiche, si conciliano in modo sostanziale con gli obiettivi generali di tipo ambientale: la riduzione dell'inquinamento, il risparmio energetico ed il miglioramento della sicurezza stradale.

Tutti gli interventi previsti, sia quelli di tipo progettuale (modifiche alla struttura della viabilità), sia quelli di tipo gestionale (modifiche alle abitudini, ed ai comportamenti), generano effetti positivi sull'ambiente, e rispondono alle esigenze di coerenza interna del piano di fronte alle premesse ed alle strategie del piano stesso.

Valutazione di coerenza tra il piano ed il quadro ambientale

Questa verifica di coerenza è finalizzata a determinare la congruenza e la compatibilità tra le azioni progettuali del piano così divise in aree tematiche e sopra individuate e descritte, rispetto al quadro ambientale di riferimento nelle sue componenti coinvolte dal presente piano.

A tale scopo, viene proposta una matrice dove è individuata la coerenza piena, parziale o la non coerenza tra le aree progettuali di intervento dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano ed i criteri di sostenibilità ambientale definiti secondo il seguente schema:

Piena coerenza		Coerenza tra la proposta / il progetto ed i criteri di sostenibilità ambientale definiti per l'area di intervento
Parziale/potenziale coerenza		Coerenza solo parziale oppure, per quanto potenziale, non definibile a priori con il quadro ambientale di riferimento
Incoerenza		Mancanza di coerenza dei contenuti della proposta / del progetto con il quadro delle sensibilità ambientali locali
Non pertinente		Nessuna valutazione da effettuare

Componenti ambientali	Aria	_idrogeologia	Suolo e sottosuolo	Flora fauna	Rumore	Inquinamento luminoso	Sistema socio-economico	Energia	Rifiuti	Mobilità	Paesaggio
Proposte progettuali											
Zone a traffico regolamentato (ZTL, isole ambientali, ecc.;)	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Circolazione di veicoli motorizzati;	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mobilità dolce	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Mobilità dei mezzi pubblici	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
La sosta	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
Organizzazione della distribuzione delle merci	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Come è evidente, il presente piano risulta pressoché coerente con il quadro ambientale; le parziali/potenziali coerenze sono semplicemente dovute ad aspetti secondari e transitori delle azioni previste, come ad esempio:

- le ZTL, che nella fase iniziale determinano effetti sugli esercizi commerciali dovute ai tempi necessari per “abituare” l’utenza alle nuove regole;

La regolamentazione dei veicoli motorizzati, e dei mezzi pubblici che possono causare variazioni sullo scenario ambientale riguardo rumore, qualità dell’aria, consumi, che globalmente vanno a raggiungere gli obiettivi ambientali richiesti, ma che possono essere percepiti come non pienamente soddisfacenti da una parte dell’utenza.

Risultati dell'analisi di coerenza: effetti ambientali attesi

Vengono a seguito riportati gli effetti ambientali attesi in ordine alle componenti ambientali coinvolte dagli interventi progettuali previsti dall'aggiornamento del Piano Generale del traffico Urbano ; tale analisi è alla base della valutazione di sostenibilità degli interventi progettuali derivanti dal piano in analisi.

Si ricorda come precedentemente evidenziato che gli effetti durante la fase di realizzazione sono del tutto trascurabili e quindi non considerati.

Atmosfera:

Gli effetti generali degli interventi che saranno previsti nel P.G.T.U. risultano avere un effetto positivo sulle emissioni inquinanti: è noto che i veicoli inquinano in modo maggiore nei fenomeni delle code, negli *stop and go*, ed in tutte le situazioni di marcia fortemente variabile.

La moderazione lenta del traffico, che oramai da diversi anni costituisce la strategia fondamentale degli interventi sulla mobilità del Comune di Grosseto, permette di avere spostamenti che ottimizzano la marcia del veicolo tendendo ad avvicinare la velocità di marcia vicino a quella media ottimizzando così i consumi, diminuendo le componenti inquinanti ed aumentando la sicurezza complessiva del traffico.

La scelta degli itinerari e della regolamentazione della circolazione che utilizza di fatto la rete esistente, tende a favorire la fluidificazione e la sicurezza del traffico considerando gli effetti complessivi degli interventi valutando i diversi scenari possibili di soluzione alla luce dei risultati globali attesi.

La creazione di zone a traffico regolamentato, costituisce un potente mezzo per riqualificare aree urbane e determinare un sensibile miglioramento degli indicatori ambientali, costituendo una migliore qualità della vita nei quartieri interessati, nello stesso modo l'organizzazione del trasporto merci nel centro storico, contribuirà sensibilmente all'organizzazione non solo del traffico, ma anche commerciale dell'ambiente "centro" contribuendo al suo sviluppo.

Idrogeologia:

Gli ambiti e le aree tematiche di azione progettuale, non hanno alcuna influenza diretta con gli aspetti idrogeologici; per quanto riguarda eventuali soluzioni infrastrutturali con effetti sul reticolo idrogeologico, essi sono già stati valutati nella procedura di V.A.S. del R.U..

Suolo e sottosuolo:

Nessun effetto da rilevare.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Flora e fauna.

Nessun effetto da rilevare.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Rumore.

Si rileva che gli interventi previsti non modificheranno in modo significativo i caratteri acustici dell'area urbana, come definiti nella classificazione acustica Comunale .

Taluni interventi potranno invece portare significativi interventi migliorativi sulle aree oggetto delle azioni progettuali in ordine all'inquinamento acustico, le motivazioni sono le stesse di quelle relative alla componente aria, in quanto le emissioni sono strettamente legate alle modalità di marcia dei veicoli.

Inquinamento luminoso

Gli effetti sull'illuminazione delle aree oggetto delle azioni progettuali del piano, sono del tutto trascurabili, in quanto le aree risultano già urbanizzate , e quindi l'eventuale effetto che avremo sarà legato ad un minore effetto luminoso legato al traffico veicolare, determinato dall'ottimizzazione delle correnti di traffico.

Quindi possiamo concludere che potranno esserci benefici riguardo agli aspetti legati all'inquinamento luminoso dipendenti dall'ottimizzazione della circolazione e della sosta. Sistemazioni puntuali relativamente all'aumento di illuminazione sono legati solo a fattori di sicurezza: incroci pericolosi ed attraversamenti pedonali sedi di sinistri nelle ore notturne.

Sistema socio-economico

Il P.G.T.U. va a risolvere criticità ed aspetti che spesso sono causati da aspetti di tipo sociale ed economico: la presenza di nuovi aggregati commerciali, lo sviluppo di determinate abitudini od usi delle infrastrutture per la mobilità, od elementi che comunque costituiscono le cause degli spostamenti ; è per questo che gli interventi progettuali previsti, andranno a risolvere e mitigare criticità legate a questo fattore ambientale determinando in alcuni casi (utilizzo maggiore del mezzo pubblico) modifiche sostanziali delle abitudini e delle scelte degli utenti.

Energia

Nessun effetto da rilevare se non per gli effetti positivi in relazione ai consumi di carburante derivanti da alcune azioni progettuali previste nel piano: sviluppo della ciclabilità, promozione del trasporto pubblico, ottimizzazione della rete esistente.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Rifiuti

Nessun effetto da rilevare.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Mobilità

Per la caratteristica intrinseca del piano, tutti gli interventi previsti in esso, produrranno effetti positivi sensibili sulla mobilità, anche in relazione agli obiettivi generali, che sono poi quelli stabiliti dalle vigenti norme di settore, imposti quindi alla base della stessa pianificazione.

In relazione ai miglioramenti previsti, essi potranno essere monitorati ATTRAVERSO UN SISTEMA DI CUI IL Comune di Grosseto si è dotato, costituito da rilevatori di flussi di traffico dei quali 11 in postazione fissa in localizzazioni strategiche, ed 8 mobili da utilizzare per studiare porzioni funzionali della rete ed individuare sia lo stato attuale, sia gli effetti dell'una o dell'altra soluzione attraverso apposite sperimentazioni.

La disponibilità dei dati determina la corretta progettazione delle azioni anche di fronte a situazioni complesse che vedono le componenti ambientali essere il risultato sensibile delle realizzazioni previste dal piano.

Paesaggio

In considerazione dell'ambiente urbano di realizzazione delle azioni progettuali principali non si ha alcun effetto da rilevare.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.

PARTE IV Conclusioni

1. Criteri per la verifica di assoggettabilità a V.A.S.

Di seguito sono riportati in sintesi i contenuti del documento preliminare ai sensi dello allegato 1 della Legge Regionale n.10/2010:

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

- in quale misura il piano o programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse:

Il P.G.T.U. rappresenta il quadro di gestione della circolazione stradale e del traffico urbano nel quale si ottimizzano le risorse disponibili secondo le strategie e gli obiettivi indicati dalle vigenti norme di settore. I progetti e le attività che sono in connessione con il traffico e la mobilità urbana, ne tengono conto per gli aspetti riguardanti la regolamentazione della circolazione, in particolare nelle interconnessioni della viabilità privata con quella pubblica.

- in quale misura il piano o programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati:

Il Presente aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano prende come scenario di base le previsioni del vigente Piano Strutturale e del Regolamento Urbanistico, intervenendo sulla regolamentazione secondo le vigenti norme e leggi di settore della circolazione stradale e del traffico urbano, e di fatto risulta conforme con la vigente pianificazione urbanistica.

Il presente piano in esame è finalizzato al raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

- 1) il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta),***
- 2) il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali),***
- 3) la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico,***
- 4) il risparmio energetico,***

Gli obiettivi specifici del presente Piano risultano inoltre coerenti con gli obiettivi dei piani e programmi gerarchicamente ordinati.

- la pertinenza del piano o programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile:

Il presente aggiornamento del P.G.T.U., perseguendo gli obiettivi generali previsti dalla normativa specifica, mitiga gli aspetti e gli effetti ambientali negativi del traffico urbano, favorendo gli interventi di sviluppo sostenibile, con effetti favorevoli sull'ambiente.

In particolare si tende a favorire tutte le componenti della mobilità sostenibile in relazione allo sviluppo del territorio, con particolare attenzione sia alle modalità di trasporto sia alla qualità dello stesso in relazione alla sostenibilità ambientale (veicoli elettrici e mobilità dolce)

- problemi ambientali relativi al piano o programma:

Non si rilevano problemi di natura ambientale eventualmente causati dall'attuazione del Piano proposto.

- la rilevanza del piano o programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque):

Il presente Piano non ha rilevanza diretta per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore ambiente

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente ;
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);

- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite, dell'utilizzo intensivo del suolo;

-impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Relativamente ai punti suddetti si precisa ed evidenzia che il presente piano non altera le destinazioni e gli utilizzi già previsti dal R.U. delle aree interessate, non producendo impatti significativi.

Si può certamente dire che per gli obiettivi verso i quali è finalizzato il presente piano si potrà avere una ottimizzazione ed un miglioramento degli aspetti ambientali, favorendo l'attuazione della normativa comunitaria nel settore ambiente.

2. Conclusioni:

Dalla disamina degli aspetti ambientali che sono in relazione con il P.G.T.U., si evidenzia che le azioni determinate dal piano stesso, sono congruenti con le strategie per la gestione sostenibile del territorio e le necessità di sviluppo dello stesso.

Si osserva, in particolare, che le azioni determinate dal Piano esaminate nella presente relazione non comportano cambiamenti delle previsioni attualmente definite dal R.U., ed inoltre si integrano con le più generali strategie a livello comunale.

Considerando che nella disamina delle componenti ambientali non sono stati riscontrati elementi di impatto significativi in aggiunta a quelli esistenti, si ritiene che le proposte in esame contengono elementi di razionalità e sostenibilità.

I principali effetti ambientali correlabili agli interventi proposti all'assetto della mobilità e della sosta hanno di per sé un potenziale impatto di scarsa rilevanza, in riferimento allo scenario urbanistico già configurato, e spesso limitato nel tempo alla sola fase di realizzazione; non si segnala, pertanto la necessità di ulteriori e successivi approfondimenti, quali quelli previsti dalla Valutazione Ambientale Strategica, come definita dalla legislazione di settore.

Si evidenzia quindi che a fronte delle analisi eseguite nonchè per quanto risulta dal quadro programmatico del piano, possiamo sintetizzare che il Piano stesso, per sua natura, risulta conforme ai contenuti del R.U., e non interferisce con i S.I.C. e S.I.R. ricadenti nel territorio del Comune di Grosseto.

In considerazione del quadro normativo proposto e della valutazione di sostenibilità effettuata in riferimento allo scenario ambientale descritto nella presente relazione, è possibile decretare l'esclusione dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Grosseto dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica e per quanto sopra **si propone l'esclusione** dello stesso dalla procedura di "Valutazione Ambientale Strategica (VAS)" di cui alla L.R.T. 10/2010.