

PIANO ATTUATIVO COMUNALE DI INIZIATIVA PUBBLICA PER LA REALIZZAZIONE DEL POLO INTERMODALE ANNESSO ALL'AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI

fase di progettazione:

PAC

luogo dei lavori:

Via Aquileia, n. 46 - Ronchi dei Legionari

numero tavola:

VAS

nome della tavola:

Verifica di assoggettabilità a VAS

data di creazione:

6 dicembre 2012

scala di rappresentazione:

CUP
G000 00 0000 0000

cpv:
45223320 - 5

CIG:

progetto:

Ufficio di Piano Aeroporto Friuli Venezia Giulia S.p.A.

Ing. Stefano Guerriero
Ing. Ermanno Simonati
Dott.ssa Sara Bragato
Dott.ssa Arch. Nicole Vascotto

Progettazione Generale

Professionisti esterni

Arch. Pietro Cordara
Geom. Giuseppe Nicoli
Dott. Pietro Riavez
Geol. Liliana Sambo

Relazione Paesaggistica
Rilievo
Relazione Archeologica preliminare
Relazione Geologica

responsabile unico del procedimento:

Ing. Stello Vatta

coordinatore della sicurezza in fase di progettazione:

coordinatore della sicurezza in fase di esecuzione:

direttore lavori:

timbrati:



revisioni:

numero	descrizione	data

file name

F:\POLO INTERMODALE\progettazione\PACIELABORATI DI PROGETTO\AMMINISTRATIVI\Verifica di assoggettabilità a VAS.doc

autore:

Pietro Cordara

data ultima stampa

13/12/2012



Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia

Provincia di Gorizia

COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI

P.A.C. - PIANO ATTUATIVO COMUNALE
RELATIVO AL POLO INTERMODALE DELL'AEROPORTO DI RONCHI DEI LEGIONARI

COMMITTENTE Aeroporto Friuli Venezia Giulia spa	RELATORE Dott. Arch. Pietro Cordara	COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI



Elaborato:

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA PROCEDURA DI
VAS - VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

Data:

ott. 2012

Aggiornam.:

Elaborato:

VAS-SCR

ARCH. PIETRO CORDARA

progettazione e consulenze ambientali

c.so U. Saba 20 34131 Trieste tel 393.9010257 e-mail: pcordara@studiocordara.it

in copertina:

immagine tratta da: M. Zamar (2008), *L'amministrazione del territorio attraverso gli strumenti urbanistici - Il caso del Comune di Ronchi dei Legionari - storia e prospettive*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Trieste Facoltà di Scienze Politiche, Corso di Laurea in Scienze Politiche

INDICE

		<i>pag.</i>
0	PREMESSA	1
0.1	Oggetto della relazione	1
0.2	Aspetti normativi della V.A.S.	1
0.3	Metodologia generale e specifica	3
1	CARATTERISTICHE DEL P.A.C.	5
1.1	Inquadramento territoriale	5
1.2	Inquadramento urbanistico e motivazioni del P.A.C.	6
2	VERIFICHE DI CUI ALL'ALLEGATO 1 DEL DLgs n.152/06	13
2.1	Verifiche di cui al comma 1 dell'Allegato 1 del DLgs n.152/06	13
2.2	Verifiche di cui al comma 2 dell'Allegato 1 del DLgs n.152/06	22
3	CONCLUSIONI	24
4	CENNI BIBLIOGRAFICI	25

0 **PREMESSA**

0.1 **Oggetto della relazione**

La presente relazione ha come oggetto la *Verifica dell'assoggettabilità alla procedura di V.A.S. - Valutazione Ambientale Strategica (DLgs 152/2006 e s.m.i.)* del P.A.C. - Piano Attuativo Comunale relativo alla realizzazione del Polo Intermodale dell'Aeroporto, in Comune di Ronchi dei Legionari (GO).

0.2 **Aspetti normativi della V.A.S.**

Nel giugno 2001 il Parlamento europeo e il Consiglio dell'Unione europea hanno adottato la **Direttiva 2001/42/CE** concernente la **valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente**.

A livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita con la parte seconda del **D.Lgs. n.152 del 23/04/2006**, entrato in vigore il 13/02/2008 e successivamente modificato o integrato.

La *Regione autonoma Friuli Venezia Giulia*, in attuazione della direttiva 2001/42/CE, ha emanato la LR n.11 del 06/05/2005 "*Disposizioni per l'adempimento degli obblighi della Regione Friuli Venezia Giulia derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Attuazione delle direttive 2001/42/CE, 2003/4/CE e 2003/78/CE. (Legge comunitaria 2004).*"

Dal 29.01.2009 il D.Lgs.152/2006 ha sostituito la normativa regionale in materia ed in particolare gli articoli della L.R. n.11/2005 riferiti alla VAS (dall'art. 4 al 12) sono stati abrogati dalla L.R. n.13 del 30/07/2009.

Manca però un Regolamento regionale che definisca nel dettaglio l'applicazione della V.A.S. in FVG: le uniche specificazioni sono quelle relative agli strumenti di pianificazione urbanistica *comunale* contenute nell'articolo 4 della **L.R. n.16 del 5/12/2008**, modificato ed integrato dalla L.R. 13/2009 e dalla LR 24/2009.

Dato che il P.A.C, come verrà in seguito dettagliato:

- prevede una tipologia di opera da assoggettare a Screening di VIA.
- non apporta nessuna modifica sostanziale al P.R.G.C. vigente,

la casistica entro cui rientra il P.A.C. è quella di cui al comma 3 dell'art.6 del DLgs 152/2006 e al corrispondente comma 2 e 3 dell'art.4 della L.R. 16/2008.

Il prospetto seguente confronta sinteticamente la normativa statale e quella regionale del Friuli Venezia Giulia relativamente alla V.A.S. di strumenti di pianificazione comunale:

VAS IN FVG PER GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE COMUNALE
Confronto fra DLgs 152/2006 s.m.i. e L.R.16/2008 aggiornata alle LR n.13 e LR n.24 del 2009

DLgs 152/2006 s.m.i. - art.6

L.R. 16/2008 - corretta da LR 13/09 e LR 24/09 - art.4

(definizioni)

comma 1	<p>(oggetto della VAS) La VAS riguarda P/P (piani e programmi) che possano avere significativi impatti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sull'ambiente • sul patrimonio culturale <p>(NB: il paesaggio rientra in entrambe le definizioni)</p>
------------	--

comma 1	<ul style="list-style-type: none"> • proponente: chi elabora il piano • autorità procedente: il Consiglio Comunale o altro organo cui compete l'adozione e l'approvazione del piano • autorità competente: la Giunta comunale • soggetti competenti in materia ambientale: <i>non sono precisati, quindi vengono individuati dalla Giunta Comunale - Autorità competente (v. art.12 DLgs 152/06)</i>
------------	--

(casistica)

comma 2	Vanno a VAS tutti i P/P:	
	a	le cui conseguenti opere vanno a Screening di VIA o direttamente a VIA;
	b	per i quali si ritiene necessaria una procedura di Valutazione d'Incidenza sui SIC / ZPS
comma 3	I P/P di cui sopra vanno sottoposti a verifica di assoggettabilità alla VAS (v.art.12) quando: <ul style="list-style-type: none"> • interessano <i>piccole aree locali</i> • comportano <i>modifiche minori</i> ai piani stessi. 	
comma 3 bis	Per tutti gli altri P/P l'autorità competente sottopone a verifica quelli che ritiene possano avere impatti significativi sull'ambiente	

↔

↔

↔

	(mancano specificazioni regionali e quindi si applica il DLgs 152)	
	NB: per SIC e ZPS la procedura si intende <u>necessaria</u> se la "verifica di significatività" dà esito sfavorevole - v. "Linee guida di carattere tecnico per la redazione degli studi di incidenza", Servizio V.I.A. F.V.G.	
comma 2	Sono considerate <i>piccole aree a livello locale</i> (e per estensione " <i>modifiche minori</i> "): <ul style="list-style-type: none"> a (PRGC) aree oggetto di varianti non sostanziali - v. LR 5/2007, art.63, comma5 b (PAC) i piani particolareggiati, anche se fanno variante ma nei limiti di cui sopra 	
	comma 3	Per i piani: <ul style="list-style-type: none"> • di cui sopra • e per quelli di cui al comma 3 bis dell'art.6 del DLgs 152, la Giunta Comunale effettua la verifica di assoggettabilità e valuta se i Piani hanno effetti significativi sull'ambiente.

0.3 Metodologia generale e specifica

La verifica di assoggettabilità a V.A.S. prevede la redazione di un Rapporto Preliminare (Screening) avente i contenuti indicati dal DLgs 152/2006 s.m.i. all'Allegato I della Parte II, che si riporta:

ALLEGATO I - Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12.

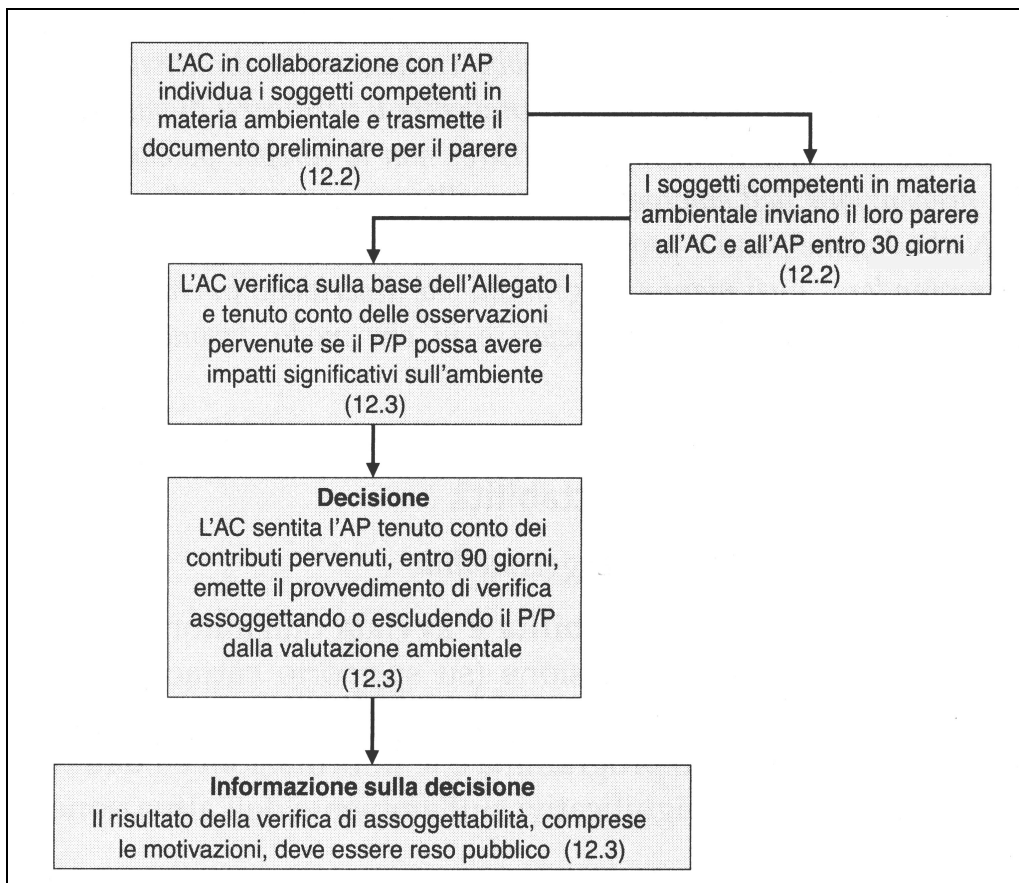
1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:
 - in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
 - in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
 - la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
 - problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
 - la rilevanza del piano o del 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).
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 (ad es. in caso di incidenti);
 - 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.

fonte: DLgs 152/2006 s.m.i.

Nel caso in esame occorre anche sottolineare che *il PRGC vigente* (Variante generale approvata con Deliberazione Consiliare n. 2 del 7 marzo 2012, in attesa di pubblicazione sul B.U.R.) è stato sottoposto a procedura di V.A.S. e che quindi le risultanze del relativo *Rapporto Ambientale* costituiscono il riferimento principale per la presente Relazione.

Si è infine fatto ampio riferimento ai contenuti dello "*Studio di fattibilità e definizione delle linee guida necessarie alla configurazione architettonica del "Polo Intermodale" annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari*", redatto dall'Università degli Studi di Trieste - Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura - coordinatore del progetto di ricerca prof. arch. Giovanni Fraziano (prot. AEROPORTO FVG n.1978/2012).

Lo schema degli adempimenti amministrativi in caso di Screening è il seguente:

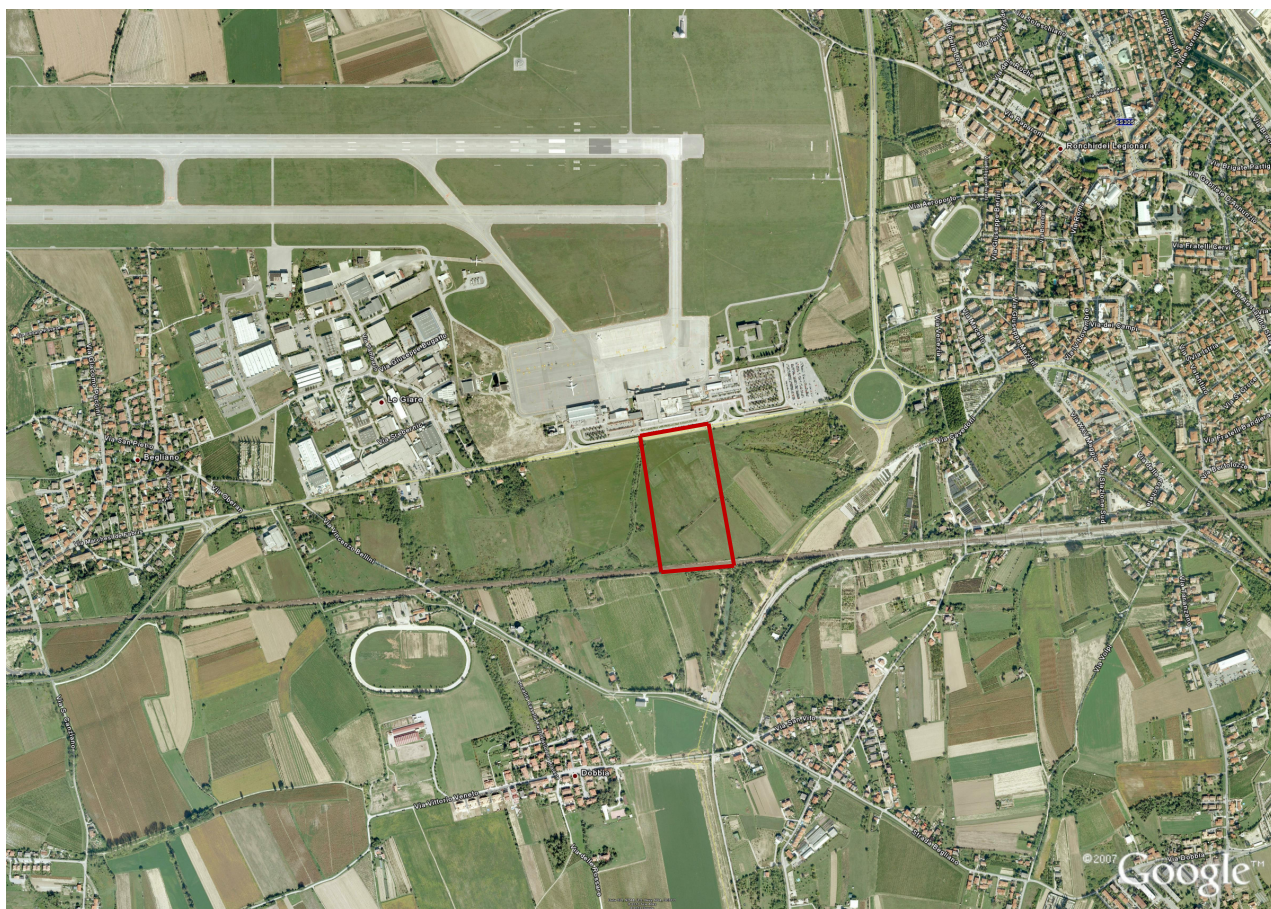


estratto da: Malcevschi S., Belvisi M., Chitotti O.C., Garbelli P. (2008)

nota: AC: autorità competente: la Giunta comunale
 AP: autorità procedente: il Consiglio Comunale
 P/P: Piano/Programma, in questo caso la Variante al PRGC
 (N.N)- numeri fra parentesi: riferimento all'articolo ed al comma del DLgs 152/2006

1 CARATTERISTICHE DEL P.A.C.

1.1 Inquadramento territoriale



fonte: Google Earth, 2012 - in rosso l'area oggetto di P.A.C.

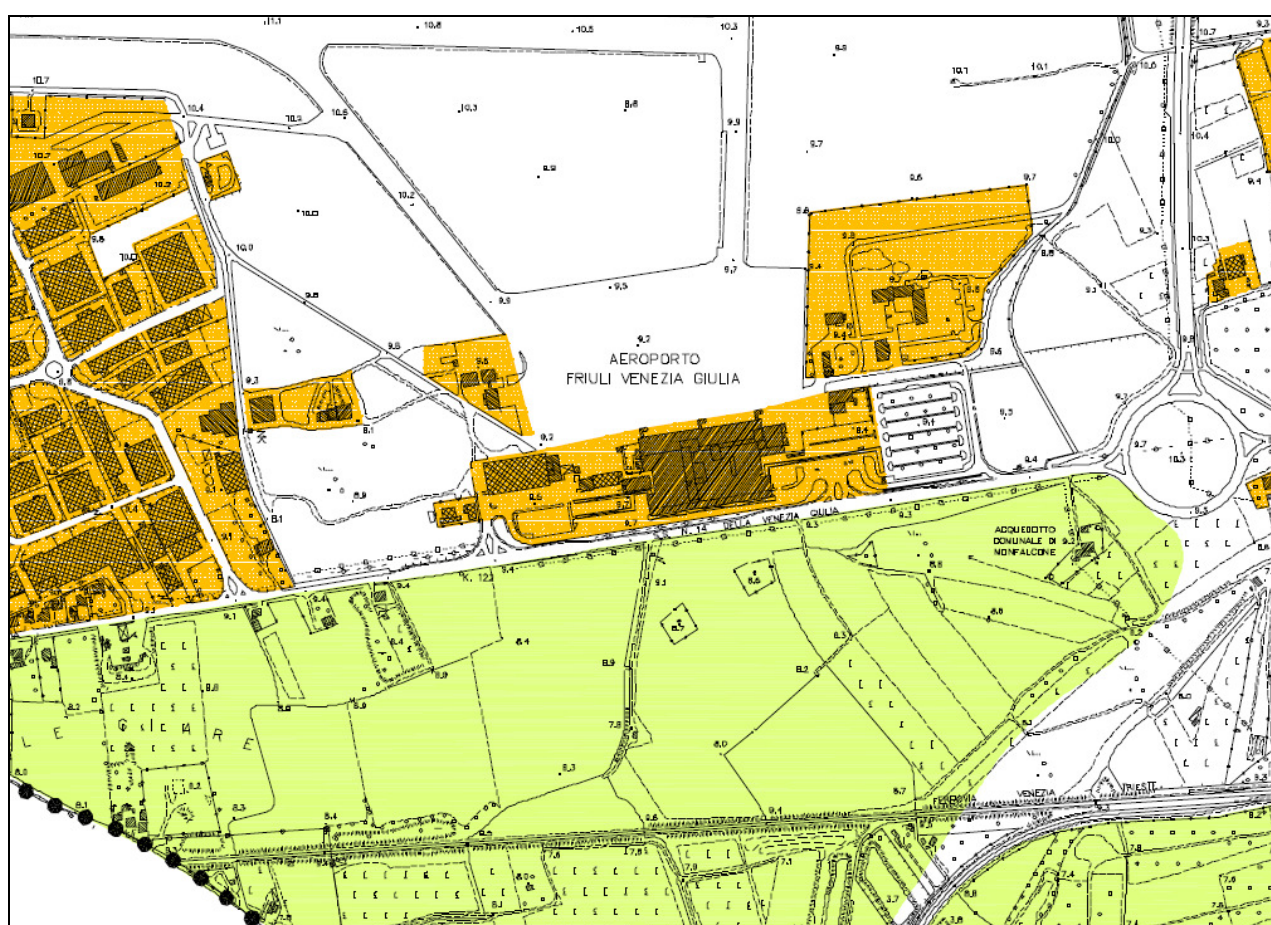
L'aeroporto del Friuli Venezia Giulia di Ronchi dei Legionari è un aeroporto internazionale che svolge sia traffico passeggeri che merci, ha una pista di 3.000x45 metri, 48.000 mq di piazzale per l'aviazione commerciale (18 piazzole), 3.400 mq di piazzale per l'aviazione generale (5 piazzole), ILS di II categoria e servizi di assistenza agli aeromobili. Il terminal merci si estende su una superficie di 2.830 mq e sono possibili tutte le operazioni su ogni tipo di aeromobile e con ogni tipo di merce, pallet, container ULD e trasbordo intermodale cargo.

Lo scalo del Friuli Venezia Giulia rientra tra gli aeroporti Primari individuati dal Piano Nazionale degli Aeroporti elaborato da ENAC per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Si tratta quindi di uno degli otto scali di questa categoria che soddisfano la domanda di ampi bacini di utenza e particolari segmenti di traffico e che attualmente presentano limitazioni allo sviluppo quali vincoli ambientali, accessibilità inadeguata o altri ostacoli allo sviluppo infrastrutturale. Tali vincoli, per quanto riguarda lo scalo di Ronchi dei Legionari, potranno trovare una sostanziale soluzione quando sarà ultimata la realizzazione del *Polo intermodale*: è proprio lo sviluppo dell'intermodalità, infatti, uno dei punti cardine del Piano di ENAC, il cui più recente aggiornamento prevede in modo esplicito che, in coerenza con i programmi della Commissione Europea, siano avviati i processi di realizzazione dei collegamenti su ferro dello scalo del Friuli Venezia Giulia.

Il progetto del Polo intermodale, che prevede la realizzazione di un punto di scambio aria-gomma-ferro di fronte allo scalo di Ronchi dei Legionari, beneficia anche di un finanziamento approvato dall'Unione Europea nel 2011. La conclusione dei lavori è prevista per giugno 2015.

Nel 2011 si è raggiunto un numero di passeggeri annui pari a 860.000 unità: esso rientra quindi nella categoria D "piccoli aeroporti regionali" di cui al punto 15 degli Orientamenti (2005/C 312/01), in quanto aeroporto con un volume di traffico passeggeri inferiore a 1 milione, sebbene la sua capacità operativa stimata sia di 2.000.000 di passeggeri/anno (fonte Aeroporto FVG). L'attuale bacino di traffico passeggeri servito risulta quindi molto ridotto rispetto alle potenziali capacità operative, anche a causa delle scarse caratteristiche di intermodalità della struttura.

Gli aeroporti limitrofi sono quelli di Lubiana (Repubblica di Slovenia) e di Venezia e Treviso (Regione Veneto), tutti distanti oltre i 120 km e caratterizzati da vocazioni differenti, con un traffico passeggeri superiore al milione di unità.



legenda: AREE AGRICOLE

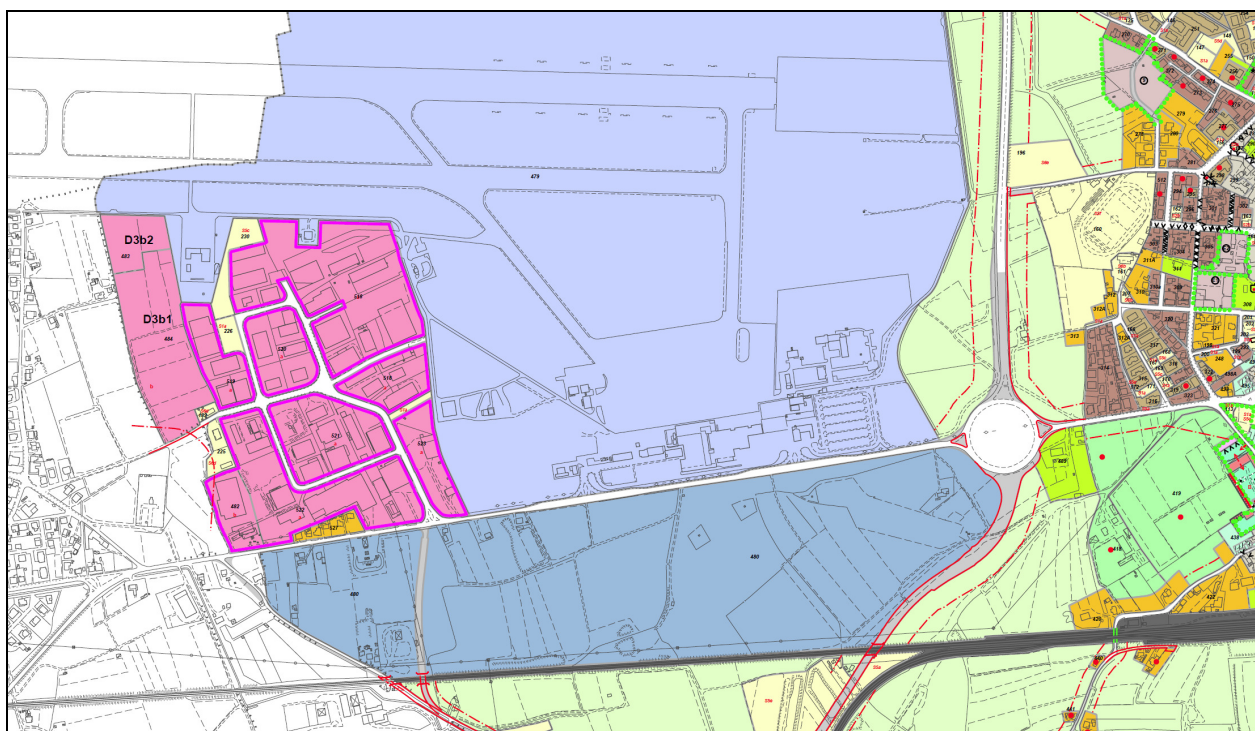
fonte: Variante generale al PRGC, Analisi, Ambiti di interesse naturalistico-paesaggistico, Tav. A3

L'ambito oggetto di intervento ricade interamente nel Comune di Ronchi dei Legionari e riguarda un'area attualmente destinata a coltivo, delimitata a nord dalle strutture aeroportuali e dalla SS n.14, a sud dalla linea ferroviaria ed ai lati dal proseguimento dei campi agricoli. Per quanto riguarda l'immediato contesto, esso è soprattutto agricolo in direzione sud, dove si colloca anche la frazione di Dobbia del Comune di Staranzano, mentre ad est si pone l'abitato del Comune e ad ovest la frazione di Begliano di San Canzian d'Isonzo.



1.2 Inquadramento urbanistico e motivazioni del P.A.C.

Il Polo intermodale relativo all'aeroporto regionale è da tempo previsto nelle scelte strategiche e negli apparati pianificatori della Regione e del Comune di Ronchi dei Legionari.

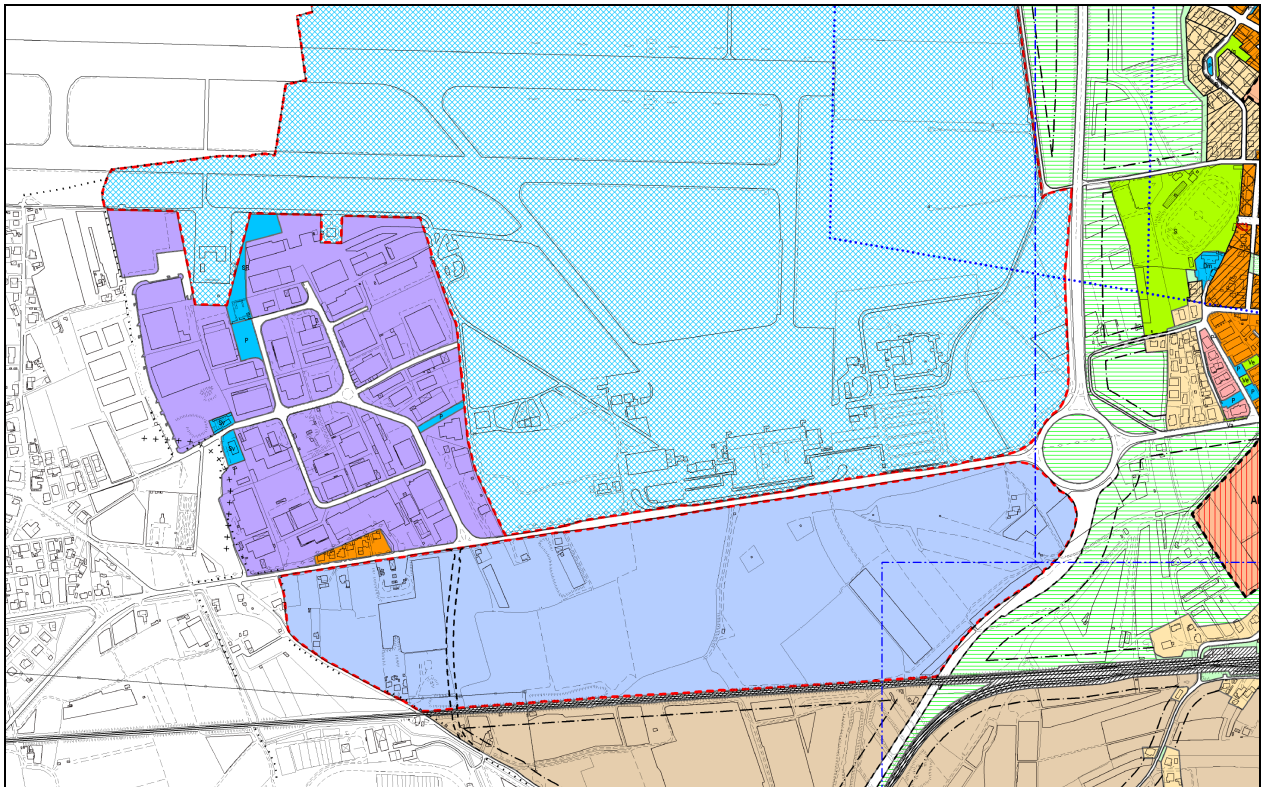
Di seguito si evidenziano le zonizzazioni del Piano Regolatore del 1997 (precedente all'attuale) e di quello vigente (Decreto n.0241/Pres dd.23.11.2012)), entrambe concordi nel ribadire la destinazione d'uso dell'area in oggetto.

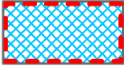



legenda:

AREE ED IMPIANTI PER LA MOBILITA':	
	M1 aeroporto regionale
	M1bis polo intermodale

fonte: Ronchi dei Legionari, Piano Regolatore Generale Comunale, 1997



legenda:	ZONA M1 - Aeroportuale	art. 33	
	ZONA M1/bis - Polo intermodale	art. 34	

fonte: Ronchi dei Legionari, Piano Regolatore Generale Comunale, Variante Generale, 2012

Le norme di Attuazione del PRGC vigente prevedono la formazione di un Piano attuativo articolato in tre comparti di cui quello al centro *"in corrispondenza dell'aerostazione, destinato alle strutture a servizio dell'interconnessione passeggeri, comprendenti funzioni direzionali ed il terminale ferroviario e autocorriere direttamente connessi con l'aerostazione stessa"* (Variante generale PRGC, 2012).

Nell'evoluzione temporale del progetto del Polo intermodale (il primo Accordo di Programma in tal senso risale infatti al 5/12/2000), si rende ora necessario procedere ad uno stralcio funzionale, finanziato anche dalla Comunità Europea, che interessa la parte centrale dell'area di P.A.C.: si veda al proposito la *"Convenzione avente per oggetto la condivisione delle modalità operative finalizzate alla realizzazione delle opere ed interventi necessari all'attuazione del Polo Intermodale annesso all'Aeroporto di Ronchi dei Legionari"* firmata fra i soggetti interessati il 29.09.2011, di cui si riportano due estratti significativi.

- Il Polo Intermodale di Ronchi dei Legionari, quale intervento diretto alla "creazione di un centro di Interscambio modale tra aeroporto, ferrovia e viabilità stradale" rientra altresì nelle iniziative previste dal Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 Obiettivo Competitività regionale e occupazione (nel prosieguo del presente atto denominato anche solo "POR") – Asse 3 (DECE C(2007) 5717 del 20 novembre 2007 e s.m.i.; L.R. n. 7/2008, capo V; DPR n. 238/2008 e s.m.i.; DGR n. 1494/2009 e s.m.i.; DGR n. 1008/2009);

- Il predetto POR Asse 3, Attività 3.1.a "Interventi materiali nell'ambito delle Infrastrutture di trasporto", di cui con Delibera della Giunta Regionale n. 804 del 28 aprile 2010, da ultimo sostituita con Delibera giuntale n°1088 del 9 giugno 2011, è stata approvata la relativa scheda, per la realizzazione di uno stralcio funzionale del Polo Intermodale prevede uno stanziamento finanziario di complessivi 6.000.000,00 di Euro, da destinare a soggetti pubblici gestori di Infrastrutture di trasporto, RFI ed Enti Locali, di cui 1.470.000,00 Euro di quota FESR, 3.150.000,00 Euro di quota Stato e 1.380.000,00 Euro a carico dei soggetti beneficiari;

- per il Polo Intermodale annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari risultano altresì già impegnati con risorse meramente regionali:

1) a favore del Comune di Ronchi dei Legionari complessivi € 2.064.685,35;

2) a favore della Provincia di Gorizia, per la progettazione della nuova autostazione, con deliberazione dd. 24.11.2000, n. 3673 complessivi € 129.114,22;

- per la realizzazione della predetta autostazione risultano inoltre già erogati a favore della Provincia di Gorizia complessivi € 1.114.740,57 di fondi meramente regionali (decreto dd. 29 novembre 2004, n. pmt/957;

- la misura di sostegno pubblico finalizzata a sviluppare la co-modalità nella Regione Friuli Venezia Giulia, attraverso la realizzazione del Polo Intermodale annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari, è stata formalizzata dalle autorità italiane alla Commissione Europea in data 27 agosto 2010 (notifica del regime d'aiuto N 375/2010) e successivamente approvata con Decisione n. C (2011) 3506 del 24 maggio 2011, con la quale la Commissione ha dichiarato l'aiuto di Stato in oggetto compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del TFUE;

Art. 4

(Aggiornamento dello studio di fattibilità)

1. Le Parti concordano sulla necessità di procedere prioritariamente ad un aggiornamento delle analisi contenute nell'analisi di mercato ed urbanistica – studio di fattibilità e progetto preliminare del Polo Intermodale annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari, redatto su incarico dell'Aeroporto del Friuli Venezia Giulia S.p.A., in ottemperanza al punto 5) del citato Accordo di Programma del 5 dicembre 2000, tenuto conto delle modifiche geo-politiche e infrastrutturali intervenute ed in corso di sviluppo nel bacino di influenza delle opere programmate.

2. Le Parti precisano altresì che l'aggiornamento del predetto studio di fattibilità dovrà:

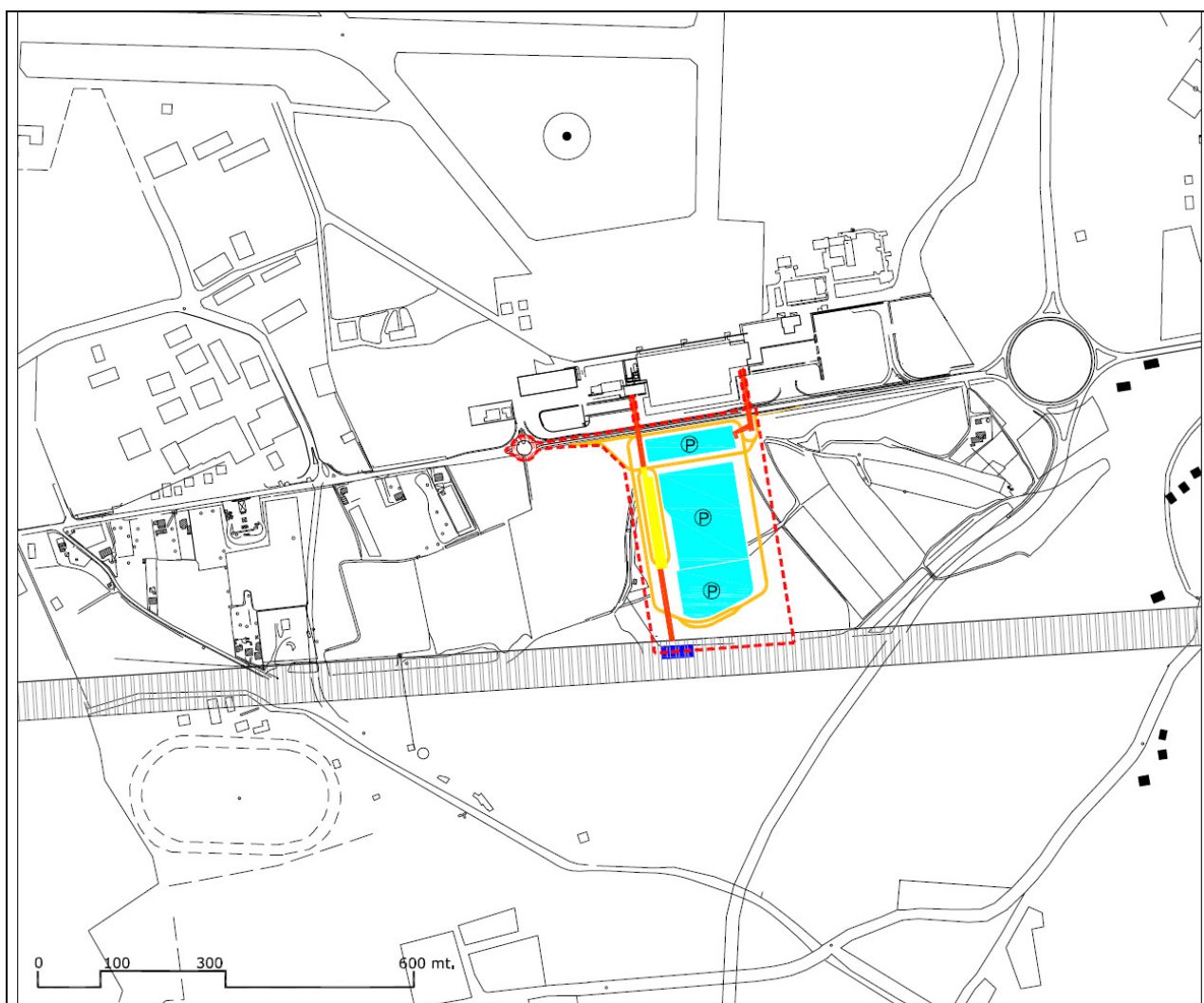
a) tener conto delle argomentazioni/osservazioni formulate dai Comuni di Ronchi dei Legionari, San Canzian d'Isonzo e Monfalcone nei pareri di rispettiva competenza;

b) avere ad oggetto prioritariamente il sistema infrastrutturale intermodale in senso stretto (con particolare riferimento al nodo di scambio passeggeri/aereo/gomma/ferro), potendo posticipare a fasi successive l'aggiornamento inerente le scelte e la realizzazione delle altre opere non direttamente collegate allo sviluppo dell'intermodalità (hotel, centro congressi, ecc...);

c) concludersi entro un termine massimo di tre mesi dalla data di conferimento dell'incarico.

I principali dati progettuali dell'ambito oggetto dell'intervento, corrispondente all'area individuata dal P.A.C., sono i seguenti:

- superficie: mq 84.350
- nuovi parcheggi: ca 1.600, di cui ca. 500 in struttura multipiano e i rimanenti in due aree a raso;
- stazione ferroviaria e stazione bus dedicate;
- comunicazione pedonale diretta con l'aeroporto;
- sistemazione a verde delle aree non interessate dagli interventi funzionali al Polo.



legenda

	Ambito oggetto dell'intervento
	Parcheggi
	Passerelle e collegamenti pedonali
	Viabilità in progetto
	Tracciato ferroviario A. C.
	Nuova fermata ferroviaria
	Nuova stazione autocorriere

fonte: Studio di fattibilità e definizione delle linee guida necessarie alla configurazione architettonica del "Polo Intermodale" annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari, tav. C, fig. 3 "Progetto Polo Intermodale fase finale", 2012

Il P.A.C. in oggetto non apporta nessun tipo di variazione né normativa né azzonativa: si può quindi affermare che, *dal punto di vista strategico, il P.A.C. è perfettamente aderente al PRGC ed anzi va ad interessare quello che è il "target" primario del polo Intermodale, vale a dire gli interscambi ferro/gomma, i parcheggi ed il collegamento diretto con l'aeroporto, mentre non viene per il momento prevista l'attivazione delle attività di "contorno" quali ad es. le attività commerciali o ricreative.*

Nei capitoli successivi il P.A.C. verrà esaminato secondo le indicazioni contenute nell'Allegato I del DLgs 152/2006 "Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'art.12".

2. VERIFICHE DI CUI ALL'ALLEGATO 1 DEL DLgs n.152/06 s.m.i.

2.1 Verifiche di cui al comma 1 dell'Allegato

Il comma 1 si riferisce alle caratteristiche del Piano.

2.1.1 *In quale misura il piano o il 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.A.C. costituisce il riferimento esclusivamente per il successivo progetto del Polo Intermodale.

2.1.2 *In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.*

In questo paragrafo si affrontano il rapporto e le connessioni del P.A.C. con gli altri piani a livello regionale, provinciale e comunale: le correlazioni col PRGC (adeguato al PURG) sono state esaminate nel capitolo precedente, qui vengono analizzati gli altri principali Piani di interesse.

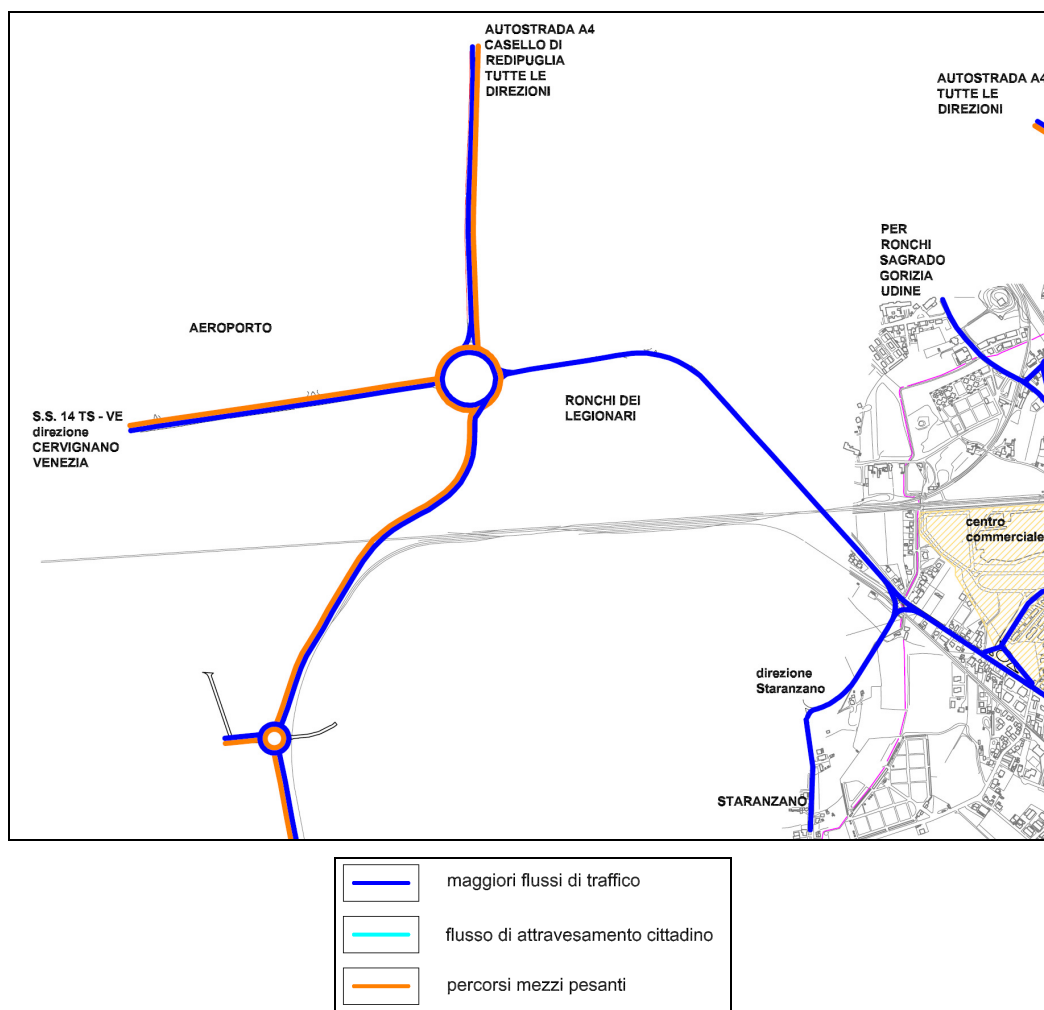
- ***Piano del Traffico dell'area urbana costituita dai comuni di Monfalcone, Staranzano e Ronchi dei Legionari***

Il Piano intercomunale del Traffico è uno strumento di pianificazione attuato in sinergia tra le diverse Amministrazioni, poiché sia da un punto di vista geografico che insediativo ed infrastrutturale il territorio dei tre comuni risulta fortemente interconnesso, tale da presentare un continuum urbano quasi senza soluzione di continuità.

Sul BUR n.4 del 26/01/2011 è stata pubblicata l'approvazione contestuale del Piano: in esso si fa riferimento esplicito al Polo Intermodale una sola volta ed in termini di condivisione delle scelte strategiche operate: si riporta il passaggio di interesse tratto dalla Relazione Generale.

Un altro elemento territoriale rilevante è l'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari, ubicato nella parte occidentale del territorio di studio. Anche in questo caso, all'opportunità di scambio che esso offre si associa comunque un certo grado di vincolo a livello locale. Lo scenario di medio periodo prevede peraltro un notevole sviluppo di questo polo, a sud della S.S. 14 ed a nord del corridoio ferroviario, con una valenza intermodale. Dal punto di vista dell'ubicazione dell'insediamento si tratta di un'area appropriata, in quanto prossima, oltre che alla strada statale, anche al tracciato della bretella di collegamento tra il casello di Redipuglia sulla A 4 e la S.P. 19. Particolare attenzione dovrà però essere posta sulla localizzazione e sulla tipologia dei punti di accesso dell'area rispetto alla viabilità afferente, in modo da non compromettere la funzionalità della stessa.

estratto da: Piano del Traffico dell'area urbana costituita dai comuni di Monfalcone, Staranzano e Ronchi dei Legionari, Relazione, cap.2 "Provvedimenti di Piano", par.2.1 "Scenario dei principali rapporti tra la struttura del territorio, la rete infrastrutturale e la mobilità", 2009



fonte: Piano del Traffico dell'area urbana costituita dai comuni di Monfalcone, Staranzano e Ronchi dei Legionari, tav. 1P "Ipotesi di futura organizzazione viabilità intercomunale", 2002 approv. 2011

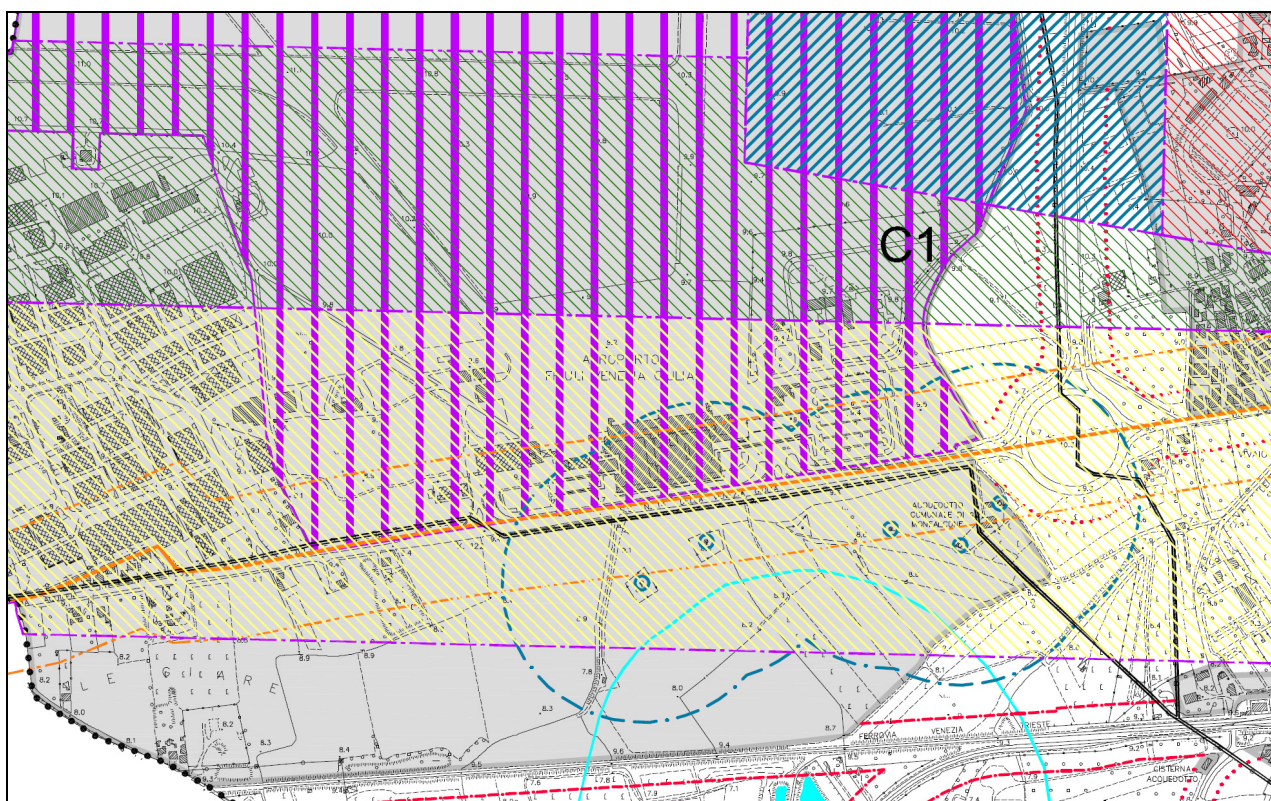
- **Piano di rischio aeroportuale**

Il documento costituisce vincolo sovraordinato al Piano Regolatore: nelle aree soggette a limitazioni derivanti da vincoli connessi all'attività aeronautica ed alle norme del Codice della Navigazione. Il Regolamento ENAC prevede l'adozione di un Piano di rischio che individua specifiche zone di tutela identificate con le lettere A, B, C e D, da recepirsi nel PRGC. L'area del Polo Intermodale rientra nella *zona D*, così definita:

- Zona di tutela D: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc...

fonte: Enac, Regolamento per la costruzione e l'esercizio degli aeroporti, edizione 2, emendamento 7

Tali vincoli aeroportuali sono stati rispettati in fase di prima analisi delle linee guida e dello studio di fattibilità.



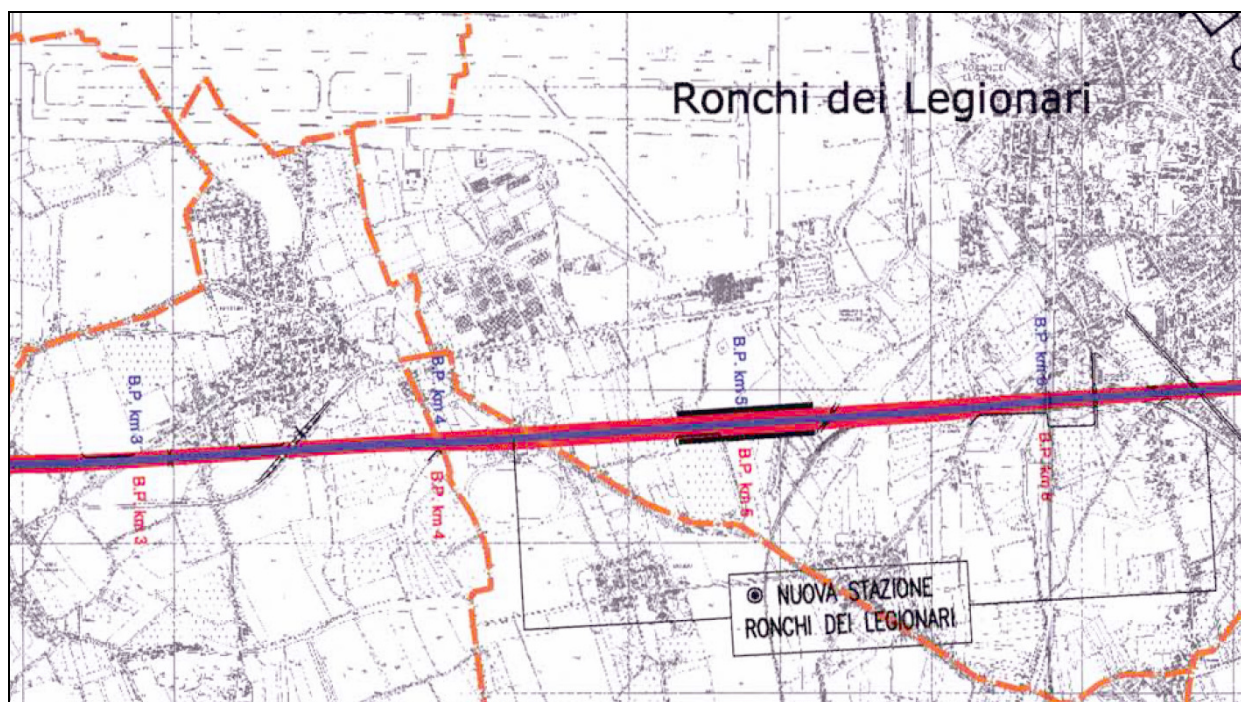
NUOVO VINCOLO AEROPORTUALE	
ZONA A	 A
ZONA B	 B
ZONA C	 C
ZONA C1	 C1
ZONA D	 D

fonte: Variante Generale al P.R.G.C. del Comune di Ronchi dei L., Tav.P5

Inoltre, facendo riferimento alla Nuova Disciplina in materia di Ostacoli e Pericoli alla Navigazione Aerea dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari, l'ambito di intervento non ricade nella zona di sedime dell'aeroporto ed in particolare gli interventi, per le loro caratteristiche planimetriche, non interferiscono con la Zona Libera da Ostacoli che, come da planimetrie fornite dall'aeroporto FVG, ricade tutta all'interno del sedime dell'aeroporto medesimo e non interessa neanche l'aerostazione, non bucano la Superficie di Transizione, la Superficie Orizzontale Interna (che con un'altezza di imposta di 45 ml è ben superiore agli edifici in esame - ca ml 15) e la Superficie Conica.

- **Progetto preliminare della nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, tratta Ronchi-Trieste**

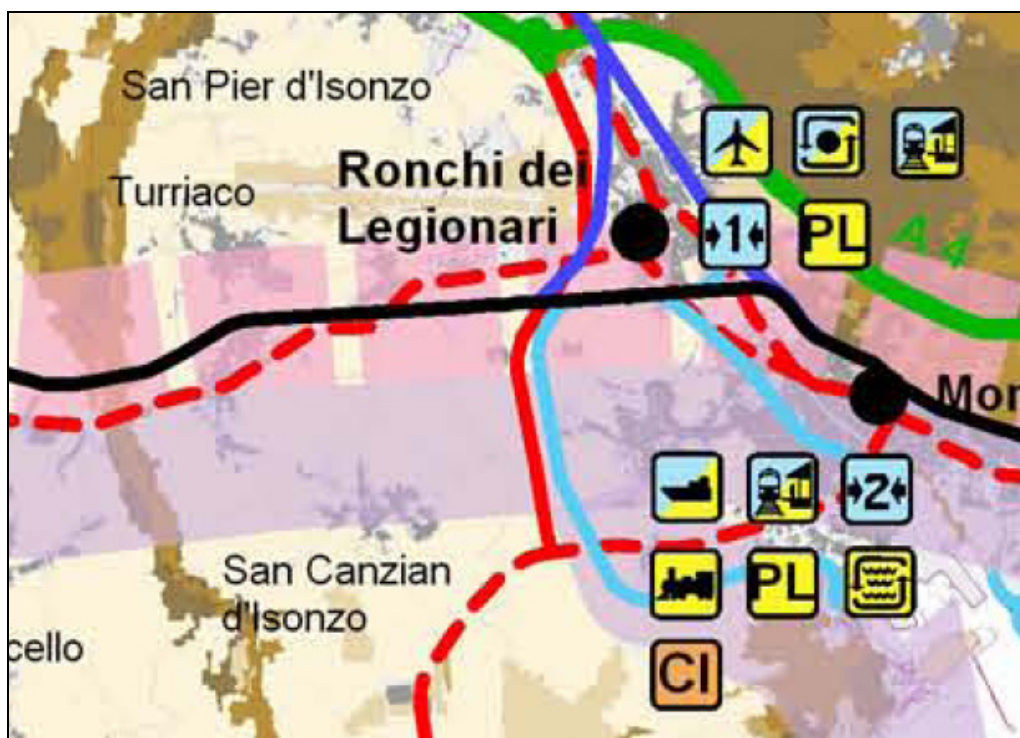
Il progetto prevede la stazione ferroviaria del Polo lungo la direttrice della linea Alta Velocità / Alta Capacità.



fonte: nuova linea AV/AC Venezia-Trieste, tratta Ronchi-Trieste, Progetto preliminare, tav. 1/2 - Corografia generale di progetto, 2010

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

Il Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, approvato con Decreto del Presidente n° 300 del 16 dicembre 2011, conferma anch'esso la previsione del Polo Intermodale. Ai fini della compatibilità ambientale, particolare interesse rivestono il Rapporto Ambientale del Piano e due tavole allegate al R.A. relative alla Fragilità ecologica ed al Valore ecologico dei territori interessati, classificati entrambi come "molto basso" o "basso".



NODI FUNZIONALI PER LA MOBILITÀ DI PERSONE/MERCI		VALORE ECOLOGICO	
	Aeroporto		Molto basso
	Polo intermodale		Basso
	Porto commerciale		Medio
	Stazione ferroviaria		Alto
			Molto alto

legenda:

fonte: Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, tav.4b, VAS - Rappresentazioni cartografiche, Valore ecologico

2.1.3 La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

In riferimento allo sviluppo sostenibile ed al principio che la Valutazione Ambientale Strategica debba essere orientata anche all'individuazione di *misure di miglioramento ambientale*, la promozione di *misure di intermodalità fra le varie tipologie di mobilità* è pienamente in linea con i principi dello sviluppo sostenibile

2.1.4 Problemi ambientali pertinenti al piano o al programma.

I potenziali problemi ambientali pertinenti al P.A.C. sono già stati evidenziati dal *Rapporto Ambientale relativo alla Variante Generale del PRGC* approvata nel 2012, sotto la voce specifica "Obiettivi generali di Piano": in questo paragrafo si esporranno quindi sinteticamente le analisi e le valutazioni del R.A. relativamente al Polo Intermodale (vedi elaborati di Variante Generale al PRGC - 2012, Documento F "Relazione di verifica preventiva effetti significativi

sull'ambiente - VAS"). In particolare, il Rapporto Ambientale stesso è stato sottoposto a consultazione da parte dei Soggetti competenti in materia ambientale e non sono emersi rilievi di carattere ambientale relativamente al Polo.

Il tema del Polo Intermodale ricorre spesso all'interno del Rapporto Ambientale ed è valutato molto positivamente in termini di valorizzazione e sviluppo del territorio nel suo complesso, naturalmente anche al di là dei confini comunali: in particolare si riportano due passaggi specifici del R.A. - Rapporto Ambientale, uno tratto dagli Obiettivi di Piano e l'altro orientato alla valutazione ambientale di tale obiettivo ed ai monitoraggi.

- **R.A., paragrafo 2.3 - Obiettivi di Piano**

2.3.1 Il ruolo territoriale di Ronchi dei Legionari		
Obiettivi generali di piano		
rafforzare e valorizzare il ruolo territoriale di Ronchi dei Legionari nel contesto mandamentale e regionale attraverso lo sviluppo dello scalo aeroportuale e la realizzazione del Polo intermodale di livello europeo		
Obiettivi specifici di piano		
1	Zona Polo intermodale M1/bis	Concretizzare la realizzazione della infrastruttura attraverso l'insediamento di attività, servizi e attrezzature necessarie
	Zona aeroportuale M1	Potenziamento dei servizi

fonte: Variante Generale al PRGC, Documento F "Relazione di verifica preventiva effetti significativi sull'ambiente - VAS", 2012

- **R.A., capitolo 7 - Valutazione degli effetti ambientali, paragrafo 7.1 - Matrici di valutazione**

7.1 Matrici di valutazione	
Questa prima analisi valuta gli effetti generali causati dagli obiettivi della variante. Per ogni macro-sistema viene, dunque, elaborata una tabella riassuntiva che aggrega tutti gli effetti negativi e positivi pertinenti per riuscire a rilevare in modo più approfondito le interazioni negative o presunte tali e di ipotizzarne possibili misure di mitigazione e/o compensazione.	
RUOLO TERRITORIALE	
Obiettivi generali	
<ul style="list-style-type: none"> • rafforzare e valorizzare il ruolo territoriale di Ronchi dei Legionari nel contesto mandamentale e regionale attraverso lo sviluppo dello scalo aeroportuale e la realizzazione del Polo intermodale di livello europeo 	
Azioni di piano	
<ul style="list-style-type: none"> • La realizzazione di un polo intermodale ed un incremento dei servizi funzionali all'aeroporto permette di potenziare il ruolo del territorio comunale e di migliorare la qualità della vita dei cittadini. L'effetto negativo è l'aumento del traffico veicolare di origine extraurbana, e di conseguenza l'aumento delle emissioni in atmosfera 	
Possibili effetti negativi	Possibili effetti positivi
<ul style="list-style-type: none"> • Aumento dei consumi energetici • Aumento delle emissioni in atmosfera • Consumo di suolo e impermeabilizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilità di realizzare edifici con efficienti tecnologie per la riduzione dei consumi idrici ed energetici • Utilizzo razionale del suolo • Potenziamento del ruolo strategico del territorio di Ronchi dei Legionari • Miglioramento dell'economia

	Componenti ambientali	Effetti delle azioni della variante
RUOLO TERRITORIALE	SUOLO	La variante riconosce un'area già prevista da scelte programmatiche precedenti si considera comunque il fatto che il passaggio da una superficie agricola ad una superficie urbanizzata, comporta degli impatti significativi soprattutto per la impermeabilizzazione dei suoli
	ARIA	l'incremento dei servizi a supporto dell'aeroporto porterà ad un aumento del traffico e quindi delle emissioni in atmosfera
	ACQUA	l'incremento dei servizi a supporto dell'aeroporto porterà ad un aumento del consumo di acqua
	BIODIVERSITA'	La costruzione di nuove aree edificate, seppur minima, andrà a ridurre le superfici verdi, ma non aree ad alta valenza ecologica
	PAESAGGIO	L'assetto del paesaggio potrà subire cambiamenti non sostanziali, ma importanti: l'inserimento di nuove strutture artificiali deturpa la naturalità dell'area, trattandosi però di un'area non particolarmente importante dal punto di vista naturalistico e già compresa in scelte programmatiche precedenti, l'aspetto assume una significatività limitata.
	POPOLAZIONE	Aumento della qualità della vita dei cittadini con l'adeguamento dei servizi e miglioramento dell'economia del territorio

fonte: Variante Generale al PRGC, Documento F "Relazione di verifica preventiva effetti significativi sull'ambiente - VAS", 2012

Le seguenti matrici individuano nello specifico i potenziali effetti cumulativi delle singole azioni di piano sulle componenti ambientali. Questo metodo permetterà di determinare con miglior efficacia gli indicatori di monitoraggio.

Ruolo territoriale		
Componenti ambientali	1	Potenziali effetti cumulativi
Suolo		effetto da monitorare
Aria		effetto da monitorare
Acqua		effetto non significativo
Biodiversità, Paesaggio		effetto non significativo
Popolazione		effetto positivo

fonte: Variante Generale al PRGC, Documento F "Relazione di verifica preventiva effetti significativi sull'ambiente - VAS", 2012

- **R.A., capitolo 10 - Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall'attuazione dei piani o del programma**

OBIETTIVI DEL MONITORAGGIO	AZIONI	INDICATORI	CRITERI/OBIETTIVI	CONTROLLO PERIODICO	ENTE COMPETENTI
ARIA	Salvaguardia e protezione della salute della popolazione e degli ecosistemi dall'inquinamento prodotto dalle emissioni delle attività umane e dal traffico	Concentrazioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera (PM10, O ₃ , SO ₂ , NO ₂ , etc...)	Livelli minori del limite di Legge	triennale	Arpa FVG – Amministrazione Comunale

(segue)

(segue da tabella precedente)

SUOLO	Contenimento del consumo dell'uso del suolo	Numero di interventi di riqualificazione realizzati/interventi proposti dalla variante	Numero	triennale	Statistiche prodotte dall'ufficio tecnico del Comune
		% di territorio urbanizzato riutilizzata/superficie di nuova urbanizzazione	Percentuale %		

fonte: Variante Generale al PRGC, Documento F "Relazione di verifica preventiva effetti significativi sull'ambiente - VAS", 2012

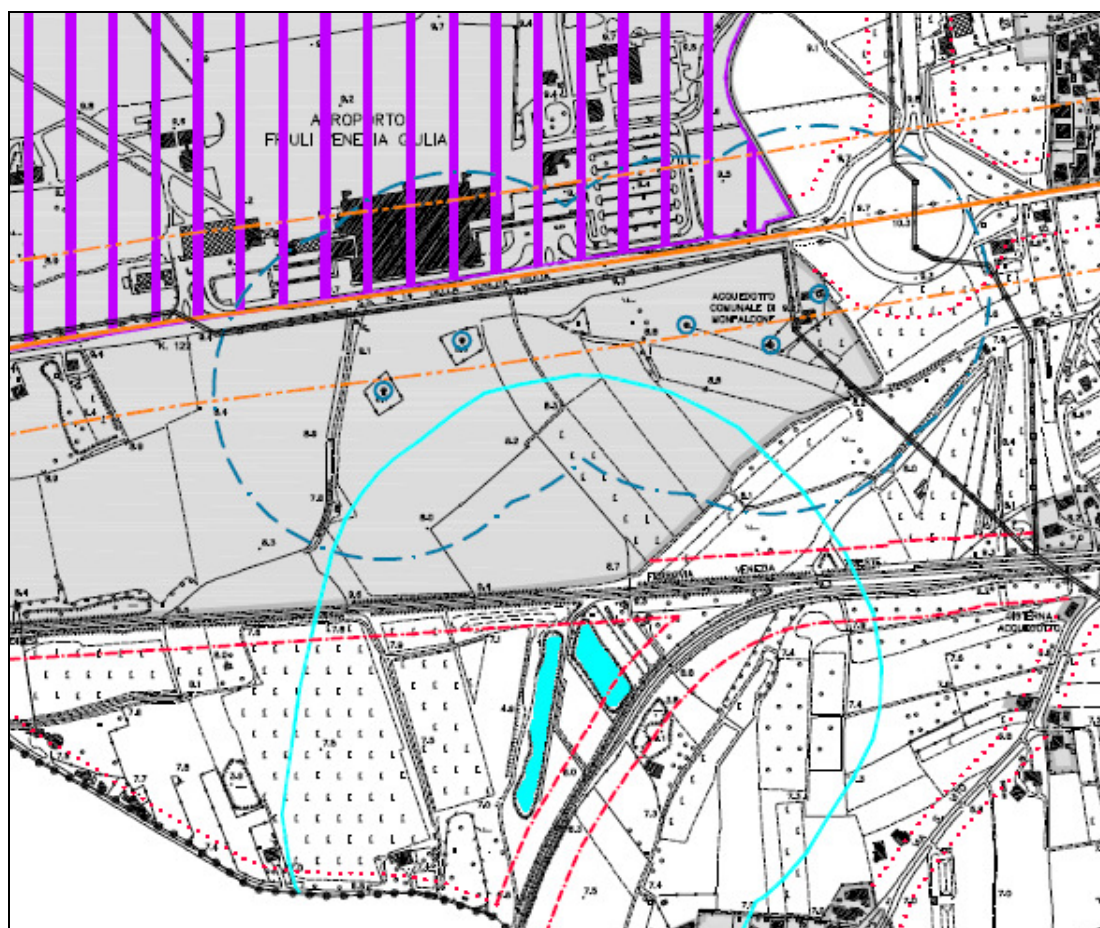
In conclusione il Rapporto Ambientale ritiene sostenibile il Polo Intermodale, pur raccomandando il monitoraggio di due componenti ambientali potenzialmente critiche sotto il profilo cumulativo con altri effetti, vale a dire il suolo e l'aria.





La Variante Generale al PRGC (2012) riconferma quindi anche sotto il profilo ambientale la scelta strategica del Polo.

• **Vincoli**

Sull'area oggetto di P.A.C. insistono i seguenti vincoli:

- vincolo paesaggistico inerente i laghetti di Dobbia posti a sud della linea ferroviaria; In base al disposto della L. 431/1985 (Galasso), ora DLgs42/2004 art.142, tali elementi individuano una fascia tutelata della profondità di 300 m dalla linea di battaglia che interessa i territori contermini.
Valutazione: l'analisi di questa potenziale criticità non ha individuato impatti o conflittualità significative con i laghi, in quanto *il rilevato ferroviario interrompe la continuità paesaggistica ed ambientale* tra la zona di studio e le aree oggetto di tutela.
- Zone di tutela dei corpi idrici (DLgs 152/2006, Titolo III capol), distinte in Zona di tutela assoluta e Zona di rispetto; le zone di tutela assoluta e di rispetto, legate ai punti di captazione ricadenti nell'area di progetto.
Valutazione: E' già stata realizzata un'alternativa all'approvvigionamento idrico dai pozzi a servizio dell'acquedotto di Monfalcone (che quindi verranno dismessi) e l'intervento rispetta le prescrizioni dovute all'interferenza con la fascia di rispetto dai pozzi dell'acquedotto di Grado (si dovrà quindi procedere ai sensi dell'art. 94 del Dlgs. 152/06 per la pianificazione degli interventi all'interno della fascia di rispetto al punto di captazione).
- distanza di rispetto da metanodotto, di cui si dovrà tenere conto in sede di progettazione.

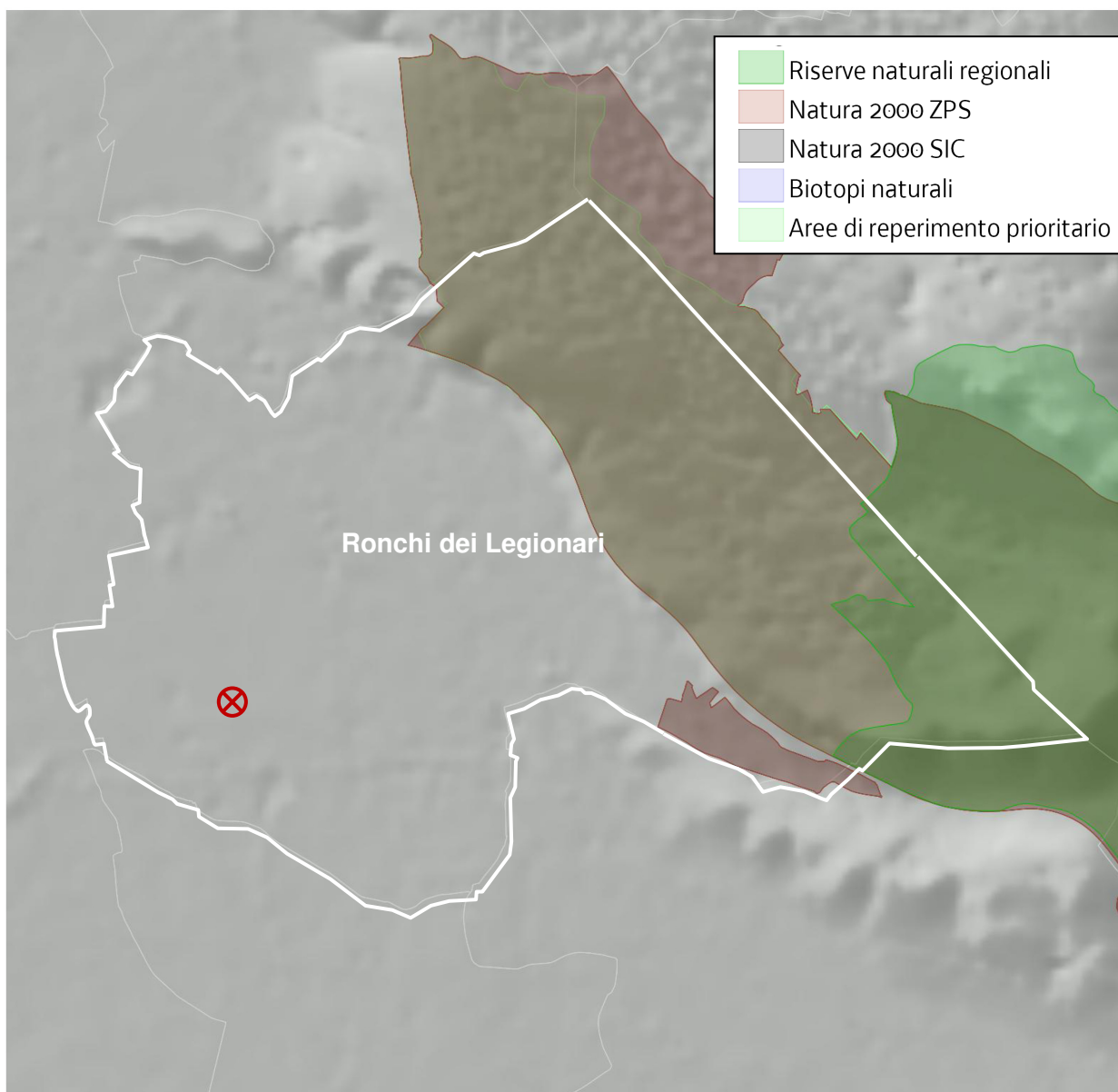


AREE DI SALVAGUARDIA DELLE RISORSE IDRICHE		TERRITORI CONTERMINI AI LAGHI 
ZONA DI TUTELA ASSOLUTA (ml. 10) 		DA METANODOTTO 
ZONA DI RISPETTO DAI POZZI (ml. 200) 		

fonte: Variante Generale al PRGC, tav.A5 "Vincoli e servitù territoriali, limiti e fasce di rispetto", 2012

- **Aree Natura 2000**

L'area di P.A.C. non riveste alcuna attinenza con i Siti Natura 2000 SIC "Carso Triestino e Goriziano" e Z.P.S. "Aree carsiche del Friuli Venezia Giulia"; vedi anche l'elaborato di Variante Generale al PRGC, Documento G " Relazione di verifica preliminare su possibili incidenze significative sui S.I.C e Z.P.S."



Localizzazione delle aree SIC e ZPS sul territorio del comune di Ronchi e localizzazione indicativa dell'area della Variante.
 Fonte: Regione Friuli Venezia Giulia – Servizi cartografici – webgis (modificato) <http://www.irdat.regione.fvg.it/Consultatore/cartografia/>

2.1.5 La rilevanza del piano o del 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 P.A.C. riveste una significativa rilevanza positiva per l'attuazione della normativa comunitaria sotto il profilo del miglioramento del traffico indotto dalle attività aeroportuali, in linea con le indicazioni contenute nel libro Bianco dei Trasporti UE, nonché con le strategie regionali in materia. L'intervento si inquadra inoltre nei suggerimenti formulati dalla Commissione Europea nella Comunicazione COM(2009) 279 def. del 17/6/2009 "Un futuro sostenibile per i trasporti: verso un sistema integrato, basato sulla tecnologia e di agevole uso".

Vedi infine la "Relazione di prenotifica alla Commissione Europea relativa all'intervento avente oggetto il Polo Intermodale annesso all'aeroporto del Friuli Venezia Giulia", 2010.

2.2 Verifiche di cui al comma 2 dell'Allegato

La verifica di assoggettabilità del Piano alla procedura di V.A.S. prosegue con le caratteristiche degli impatti individuati nei precedenti paragrafi e la descrizione delle aree potenzialmente interessate.

- **Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti.**

Per rispondere alle verifiche richieste si è predisposto uno schema sintetico in cui sono raccolti gli impatti potenziali del P.A.C. e tenuto conto delle considerazioni svolte nel paragrafo precedente:

componente ambientale	impatti				giudizio di significatività
	probabilità	durata	frequenza	reversibilità	
suolo e sottosuolo	certa	cantiere ed esercizio	cantiere ed esercizio	non reversibile	non significativo
ambiente idrico	scarsa	cantiere ed esercizio	cantiere ed esercizio	reversibile	non significativo
clima, qualità dell'aria	scarsa, eventuale effetto cumulativo	cantiere ed esercizio	esercizio	reversibile alla dismissione	non significativo
flora, fauna, vegetazione, ecosistemi	scarsa	lungo termine	cantiere ed esercizio	reversibile alla dismissione	non significativo
paesaggio	certa	lungo termine	cantiere ed esercizio	reversibile alla dismissione	mediamente significativo, ma impatto atteso
aspetti socioeconomici	certa	lungo termine	cantiere ed esercizio	reversibile alla dismissione	positivo
salute pubblica	scarsa	esercizio	esercizio	reversibile	non significativo
traffico e viabilità	certa	lungo termine	esercizio	reversibile	molto positivo
aree Natura 2000	nulla	-	-	-	-

- **Carattere cumulativo degli impatti.**

Secondo il Rapporto Ambientale allegato alla Variante Generale del PRGC (2012), due appaiono essere le situazioni in cui possa avvenire un cumulo degli impatti:

componenti ambientali	conseguenze significative	misure previste
suolo	eventuale cumulo nell'ambito della più generale questione ambientale dell'impermeabilizzazione del suolo	monitoraggio previsto dal R.A. Var. PRGC
aria	eventuale cumulo con altri impatti derivanti dal traffico veicolare	monitoraggio previsto dal R.A. Var. PRGC

- ***Natura transfrontaliera degli impatti***

Non vi sono effetti negativi di natura transfrontaliera.

- ***Rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti)***

Non sono ipotizzabili rischi per la salute umana derivanti dalle previsioni di P.A.C., che al contrario dovrebbe favorire la prevenzione di alcuni tipi di incidenti sotto il profilo veicolare.

- ***Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate)***

Estensione extraterritoriale degli effetti positivi delle previsioni di P.A.C.

- ***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;***

Nell'area non si rilevano speciali caratteristiche naturali o storico-culturali né vi è superamento dei valori limite dell'utilizzo del suolo previsto dal PRGC.

- ***Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale***

L'area non ricade in nessun sito della rete Natura 2000.

3 CONCLUSIONI

In definitiva si ritiene che Il P.A.C. in oggetto:

- dal punto di vista *urbanistico* sia coerente con le previsioni di P.R.G.C.;
- dal punto di vista *ambientale* possa potenzialmente determinare effetti sulle componenti ambientali del suolo e dell'aria solo in caso di cumulo di tali effetti, così come indicato dal Rapporto Ambientale della Variante Generale al PRGC - 2012; per verificare tali effetti potenziali sono già state previste misure di monitoraggio.

Il P.A.C. viene quindi giudicato in linea con i principi della sostenibilità ambientale, con particolare riferimento al miglioramento complessivo delle condizioni dell'ambiente antropico.

4. CENNI BIBLIOGRAFICI

NB: si tralasciano i Piani, i progetti e le normative già citati all'interno del Rapporto.

- AAVV (2003), *Dossier "VAS Valutazione Ambientale Strategica"*, in Valutazione Ambientale n.3, EdicomEdizioni, Monfalcone
- AAVV (2010-1), *Dossier "I confini della VAS"*, in Valutazione Ambientale n.17, EdicomEdizioni, Monfalcone
- AAVV (2010-2), *Dossier "Compensazione ambientale"*, in Valutazione Ambientale n.18, EdicomEdizioni, Monfalcone
- AAVV (2011), *Dossier "Linee guida per la valutazione ambientale"*, in Valutazione Ambientale n.19, EdicomEdizioni, Monfalcone
- Arpa FVG (2012) *Rapporto sullo stato dell'ambiente 2012*. Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente del Friuli Venezia Giulia; Regione autonoma Friuli Venezia Giulia
- Cagnoli P. (2010), *VAS valutazione ambientale strategica - Fondamenti teorici e tecniche operative*, Flaccovio, Palermo
- Cumini S. (2002), *Inquinamento acustico e aeroporti: il caso dell'aeroporto regionale di Ronchi dei Legionari*, Tesi di laurea, Università di Udine, Facoltà di Economia
- Domini S. (2006), *Ronchi dei Legionari - Storia e documenti*, Poligrafiche S. Marco
- Laniado E. coordinat. (2004), *Progetto Enplan - valutazione ambientale di piani e programmi - Linee guida*, Regione Lombardia
- Malcevschi S., Belvisi M., Chitotti O.C., Garbelli P. (2008), *Impatto ambientale e valutazione strategica*, Il Sole 24 ore, Milano
- Marchigiani E. ((2009), *Verso un progetto di territorio. Immagini per Monfalcone e il mandamento goriziano*, EUT Udine
- Michelutti G., et al. (2006) " *Suoli e paesaggi del Friuli Venezia Giulia, 2. Provincia di Gorizia e Trieste*" Ersu - Agenzia regionale per lo sviluppo rurale- Pozzuolo del Friuli
- Pierotti P. (s.i.d.), *Polo intermodale dell'aeroporto Ronchi dei Legionari*, in Trasporti & Cultura n.14, Campanotto
- Poldini L., Oriolo G., Vidali M., Tomasella M., Stoch F. & Orel G. (2006) *Manuale degli habitat del Friuli Venezia Giulia. Strumento a supporto della valutazione d'impatto ambientale (VIA), ambientale strategica (VAS) e d'incidenza ecologica (VIEc)*. Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia – Direz. Centrale ambiente e lavori pubblici – Servizio valutazione impatto ambientale, Univ. Studi Trieste – Dipart. Biologia
- Progetto AGIRE (2008), *Guida per fare rapporti ambientali nelle procedure di valutazione ambientale strategica*, Regione Emilia Romagna, Regione Puglia, Arpa Emilia Romagna
- Regione F.V.G. (2008) *Carta della Natura del Friuli Venezia Giulia scala 1: 50000*. ISPRA & Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia
- Zamar Massimiliano (2008), *L'amministrazione del territorio attraverso gli strumenti urbanistici - Il caso del Comune di Ronchi dei Legionari - storia e prospettive*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Trieste Facoltà di Scienze Politiche, Corso di Laurea in Scienze Politiche

Per acquisire informazioni e criteri di valutazione delle criticità del territorio sono stati infine consultati i seguenti S.I.A. - Studi d'Impatto Ambientale di opere e R.P./R.A. - Rapporti Ambientali di VAS:

- R.A Piano territoriale regionale, Regione FVG, 2007
- R.P. Screening Piano di rischio aeroportuale, Ronchi dei Legionari, 2009
- S.I.A. Progetto preliminare nuova linea AV/AC tratta Portogruaro-Ronchi e tratta Ronchi-Trieste, 2010
- R.A. Piano del traffico dell'area urbana costituita dai comuni di Monfalcone, Staranzano e Ronchi dei Legionari, 2010
- R.A. Piano regionale delle Infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica, Regione FVG, 2011
- R.A. Piano di settore per l'individuazione delle grandi strutture di vendita, Ronchi dei Legionari, 2011
- R.A. Piano comunale di settore per la localizzazione degli impianti radio-base di telefonia mobile, Ronchi dei Legionari, 2011