

S.S. N° 14 "DELLA VENEZIA GIULIA"
LAVORI DI SISTEMAZIONE A ROTATORIA DELL'INTERSEZIONE
al km 122+300 IN COMUNE DI RONCHI DEI LEGIONARI
(ZONA AEROPORTO)

PROGETTO PRELIMINARE

IL PROGETTISTA FVG STRADE:

dr ing. Marco Stefanutti
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Udine posizione n. 2238/A



IL GRUPPO DI PROGETTAZIONE FVG STRADE:

dott. ing. Nicola Comuzzi
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Udine posizione n. 2829/A



IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

dott. ing. Luca Vittori
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia posizione n. 446/A



VISTO: IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE NUOVE OPERE

dott. ing. Luca Vittori
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Gorizia posizione n. 446/A



PROTOCOLLO

0000186

DATA

08-04-2014

RELAZIONE DI VARIANTE URBANISTICA

CUP:	NOME FILE:	NUMERO ELABORATO:	REVISIONE:	SCALA:
PROGETTO AX:	R03 Relazione var.urb.doc	R.04	B	N.A.
CODICE LAVORO: 01-13	CODIFICA: <input type="text"/>			
	PPD6R04			
B	REVISIONE	mar.2014	NC	MS
A	EMISSIONE	dic.2013	NC	MS
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO
				APPROVATO

INDICE:

INDICE:.....	1
1. PREMESSA	2
3. AGGIORNAMENTO CARTOGRAFICO	4
4. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO	5
5. INQUADRAMENTO CATASTALE.....	7
6. VARIANTE PUNTUALE ALLA ZONIZZAZIONE: DESCRIZIONE DELL'OPERA DI PROGETTO.....	7
7. ANALISI DEGLI IMPATTI E DEGLI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA – COMPONENTI AMBIENTALI, ASPETTI COINVOLTI E/O PROCESSI INNESCATI	9



Sede Legale di Trieste – via Mazzini 22 34121
Tel. +39 040 5604200 – Fax +39 040 5604281

Ufficio di Udine - Via della Rosta 32b, 33100
Tel. +39 040 5604300 - Fax +39 0432 502356

Ufficio di Porcia (PN) - Corso Italia 28, 33080
Tel. +39 040 5604400 – Fax +39 0434 921899

1. PREMESSA

Il Comune di Ronchi dei Legionari è dotato di Piano Regolatore Generale il cui iter procedurale a approvativo si è così articolato:

- Il comune di Ronchi dei Legionari con D.G.C. n°7 del 10/03/2011 ha *adottato* la Variante Generale al Piano Regolatore;
- Il comune di Ronchi dei Legionari con D.G.C. n°2 del 07/03/2012 ha *approvato* la Variante Generale al Piano Regolatore;
- Delibera di approvazione resa esecutiva con D.P.Reg. FVG n. 0241/Pres. del 23/11/2012;
- Pubblicazione sul B.U.R. n°50 del 12/12/2012 ed entrata in vigore il 13/12/2012.

La presente variante (non sostanziale) si rende necessaria a seguito del progetto denominato "SS14 "della Venezia Giulia" – Lavori di sistemazione a rotatoria dell'intersezione al km122+300 in comune di Ronchi dei Legionari (zona aeroporto)".

L'intervento in oggetto è funzionale e propedeutico alla realizzazione del Polo Intermodale dell'Aeroporto FVG di Ronchi dei Legionari (GO).

Il presente progetto preliminare viene allegato all'Accordo di Programma ai sensi dell'art.n°24 c.5 della L.R. 05/2007 e s.m.i. e ai sensi dell'art. 11 c.8 del D.P.reg. n°86/2008 e s.m.i..

Ai sensi dell'art.n°10 c.1 del D.P.R. n°327/2001 e s.m.i., il vincolo preordinato all'esproprio può essere disposto all'approvazione dell'Accordo di Programma.

Ai sensi dell'art.n°24 c.6 della L.R. 05/2007 e s.m.i. e dell'art. 11 c. 2 del D.P.R. n°327/2001 e s.m.i., Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A., ha attivato la procedura prevista per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio comunicando ai soggetti interessati l' avviso di avvio del procedimento, a tal fine:

- in data 11/12/2013 F.V.G.S. ha inviato alle singole ditte interessate l'avviso dell'avvio del procedimento;
- Con nota prot. 0027543 del 13/12/2013, F.V.G.S. trasmette al comune di Ronchi dei Legionari un estratto del progetto preliminare (rev.A) per consentire agli espropriandi la visione del progetto per eventuali considerazioni.
- In seguito alla valutazione delle osservazioni pervenute da parte dei singoli espropriandi, vengono eseguite delle modifiche marginali alle geometrie dell'opera di progetto preliminare (rev.B).

La presente variante è resa ai sensi dell'art. 24 della L.R. 5/2007 secondo il quale "*L'approvazione dei progetti preliminari di lavori pubblici, anche di competenza di enti diversi, da parte del consiglio comunale, anche se non conformi alle specifiche destinazioni di piano, costituisce variante al POC, ferma restando la conformità al PSC*".

2. CONTESTO E INQUADRAMENTO GENERALE

La realizzazione della rotatoria con le caratteristiche minime indicate negli elaborati progettuali, costituisce un indispensabile adeguamento della SS14, finalizzato al funzionamento in esercizio della viabilità afferente al sistema aeroporto-polo intermodale.

Viste anche le necessità di collegamento con altra viabilità locale, e quindi le interferenze al carico generate dagli archi dell'area industriale e della nuova bretella provinciale con sottopasso ferroviario (ramo sud della rotatoria), il livello di servizio richiesto potrà essere garantito soltanto da una rotatoria che segue gli standard geometrici e dimensionali indicati nelle linee guida di Friuli Venezia Giulia Strade. La nuova rotatoria si colloca all'intersezione tra via Aquileia-SS14, via Tambarin e la nuova strada provinciale in fase di progettazione (da parte della provincia di Gorizia), in un'area a forte carattere logistico, di servizio e produttivo.



Stato di fatto area di intervento

Gli strumenti pianificatori e in particolare la zonizzazione del PRGC previsto nel contesto individuano funzioni artigianali - commerciali (D3/H3) e attrezzature territoriali (M1/bis), configurandosi come un indispensabile manufatto viabilistico atto a garantire il livello di servizio e la funzionalità di tali aree, generatrici di consistenti flussi, con particolare rilevanza per quelli pesanti.

La S.S.14 è una infrastruttura di interesse regionale, con classificazione tipo "C1", strada extraurbana.

Procedendo da ovest verso est, sul tratto di strada adiacente l'aeroporto e compreso tra la intersezione di progetto e la rotatoria esistente, verranno eseguiti degli interventi di ristrutturazione, di adeguamento e messa in sicurezza della piattaforma stradale funzionalmente allo sviluppo del nuovo polo intermodale.

3. AGGIORNAMENTO CARTOGRAFICO

La realizzazione dell'intervento di progetto richiede modifiche alle previsioni urbanistiche rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti del comune di Ronchi dei Legionari, sia nelle previsioni di zonizzazione, sia alle Norme Tecniche di Attuazione allegate al P.R.G.C..

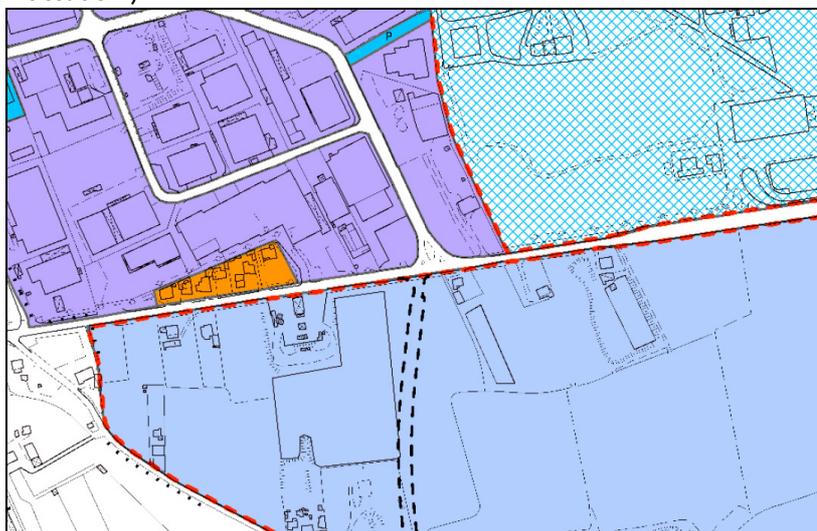
Si è operata una ricognizione della cartografia di piano al fine di aggiornarne i contenuti con quanto contenuto nella Variante Generale del Piano Regolatore di Ronchi dei Legionari.

Nello specifico, le correzioni hanno interessato le zone omogenee del P.R.G.C.

P.R.G.C. VIGENTE

Le zone in progetto interessate dalla variante hanno la seguente destinazione urbanistica:

- D3/H3 - Zona mista artigianale e commerciale esistente (art.32 documento D:Norme Tecniche di Attuazione e schede dei piani attuativi);
- M1/bis – Zona porto intermodale (art. 34 Documento D: Norme Tecniche di Attuazione e schede dei piani attuativi).



Stralcio del PRG in corrispondenza dell'area di intervento

ZONIZZAZIONE

La variante prevede il passaggio alla zona con destinazione urbanistica "Viabilità di progetto" per le aree aventi diversa destinazione urbanistica, che sono illustrate nell'elaborato grafico T.03–Inserimento dell'opera nel P.R.G.C. di Ronchi dei Legionari.

L'area D3/H3 soggetta al cambio di destinazione urbanistica è di circa 2950 m².

L'area M1/bis soggetta al cambio di destinazione urbanistica è di circa 1480 m².

4. INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

La nuova rotatoria verrà inserita nel PRG del comune di Ronchi dei Legionari ed è già contenuta nel *"Piano del Traffico dell'area urbana costituita dai Comuni di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano"* approvato con verbale n.º33 dalla G.C. del 27/09/2010, come manufatto necessario e indispensabile al funzionamento viabilistico e urbanistico dell'ambito,

Con Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n.º76 del 12/04/2013 si rende efficace l'esclusione dalla Procedura di Valutazione Ambientale Strategica per il P.A.C. di iniziativa pubblica per la realizzazione del polo intermodale annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

La procedura per l'approvazione del progetto attraverso la stipula dell'Accordo di Programma prevede che lo strumento di pianificazione comunale recepisca, attraverso variante urbanistica, le indicazioni emerse dal presente progetto preliminare.

Attualmente il *PRG del Comune di Ronchi dei Legionari* non fa riferimento alle modifiche viabilistiche proposte.

Procedura di V.I.A.

L'opera in progetto consiste nella sistemazione e nell'adeguamento di una intersezione a T esistente mediante la realizzazione di una rotatoria.

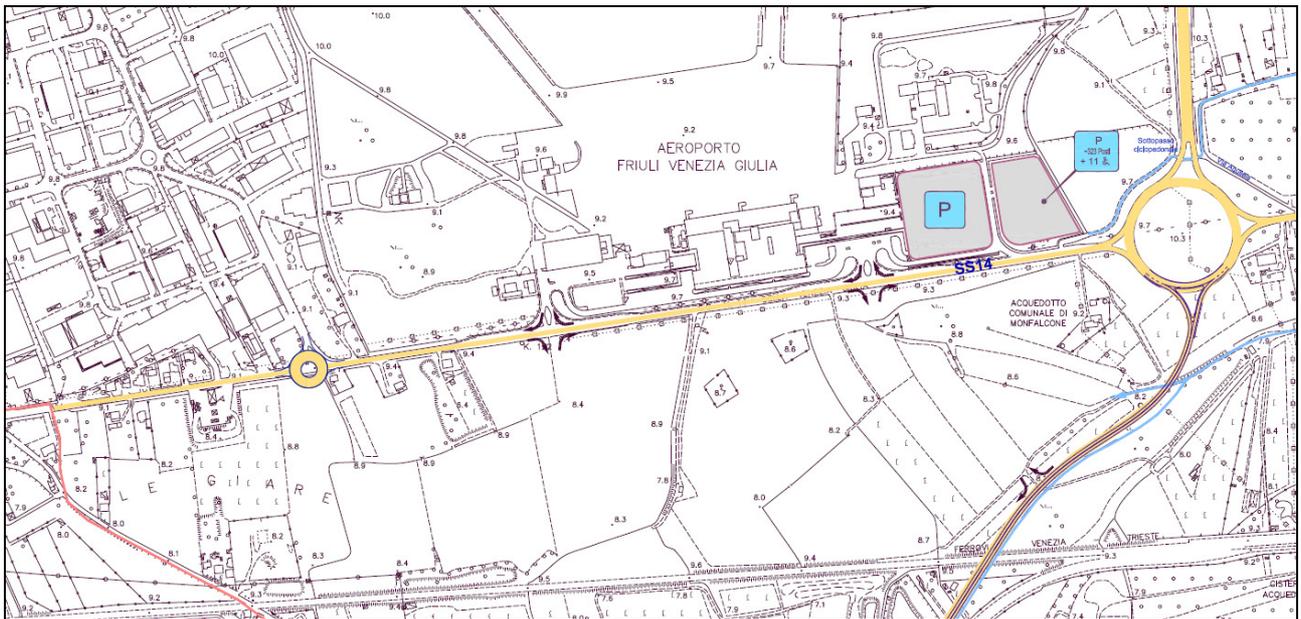
La trasformazione dell'intersezione esistente mediante un'intersezione a rotatoria con diametro della circonferenza esterna, ossia il limite della corona rotatoria, non superi i sessanta metri, esclude l'opera in progetto dalla procedura di screening VIA ai sensi dell'art. 5 bis c1bis let e) della LR 43/1990 e s.m.i..

Compatibilità con gli strumenti urbanistici e procedura di V.A.S.

Per quanto attiene la variante urbanistica necessaria all'introduzione della rotatoria sulla SS14, la valutazione degli effetti ambientali della stessa si ritiene esperita dall'approvazione della VAS eseguita per il Piano Urbano del Traffico Intercomunale dei Comuni di Ronchi dei Legionari, Monfalcone e Staranzano (la cui "Dichiarazione di sintesi" predisposta ai sensi e per gli effetti di cui agli artt. 16 e 17 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. è stata approvata, per il Comune di Ronchi, con Delibera Consiliare n. 33 del 27 settembre 2010) stante il modesto livello della trasformazione prevista da tale variante e la sua conformità alle indicazioni del P.U.T.

Questo in considerazione di quanto previsto dall'art 12 del D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152 (cd. T.U. ambientale), che al comma 6, come introdotto dall'art. 2 comma 1 del D.Lgs. n. 128 del 2010, stabilisce che «la verifica di assoggettabilità a VAS ovvero la VAS relative a modifiche a piani e programmi già sottoposti positivamente alla verifica di assoggettabilità si limitano ai soli effetti significativi sull'ambiente che non siano stati precedentemente considerati dagli strumenti normativamente sovraordinati».

È necessario pertanto inserire l'opera in progetto nel PRG del comune di Ronchi dei Legionari; nell'elab. T.03, si riporta l'inserimento della nuova opera nella planimetria del P.R.G.C..



Stralcio Piano del Traffico dell'area urbana costituita dai Comuni di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano (tav.3.2)
 La rotatoria è già inserita nel "Piano del Traffico dell'area urbana costituita dai Comuni di Monfalcone, Ronchi dei Legionari e Staranzano", come manufatto necessario e indispensabile al funzionamento viabilistico e urbanistico dell'ambito. Con Verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n°76 del 12/04/2013 si rende efficace l'esclusione dalla Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del P.A.C. di iniziativa pubblica per la realizzazione del Polo Intermodale annesso all'aeroporto di Ronchi dei Legionari.

S.I.C. e Z.P.S.

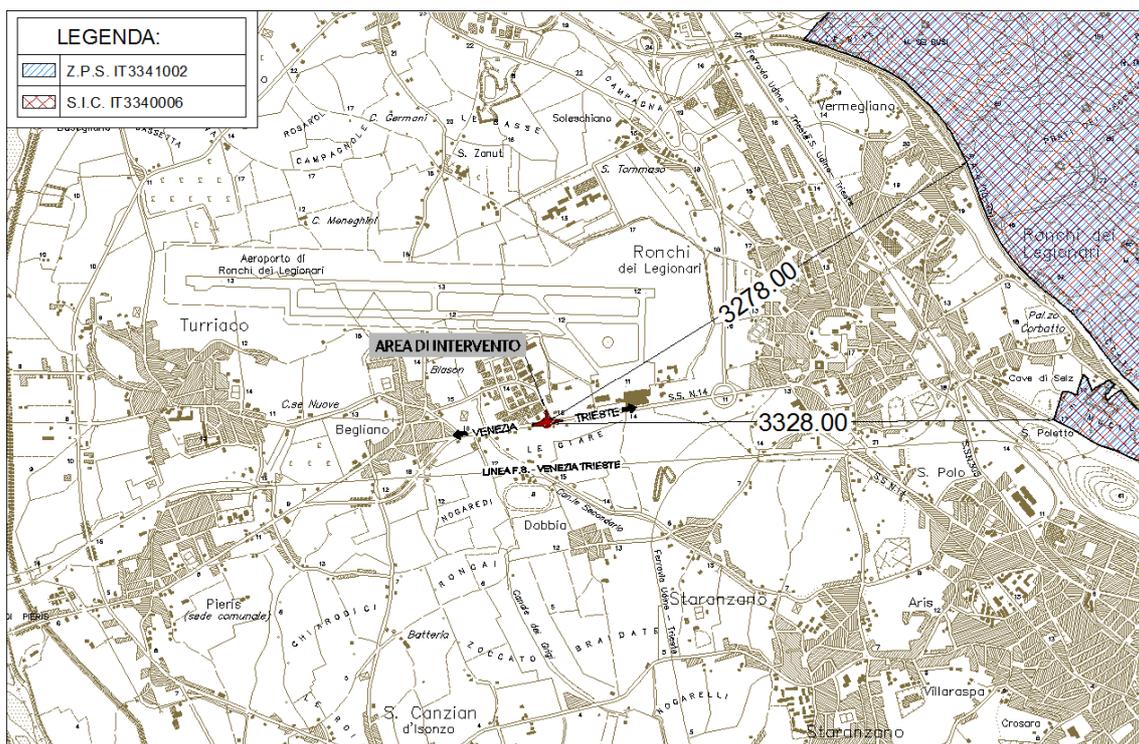
Il territorio di Ronchi dei Legionari è caratterizzato dalla presenza di SIC e ZPS:

- SIC IT 3340006 "Carso Triestino e Goriziano" (comprensivo degli ex SIC IT3330003
- ZPS IT3341002 "AREE CARSICHE DELLA VENEZIA GIULIA".

All'interno del territorio comunale non sono presenti: Biotipi, Riserve Naturali, Aree di reperimento, aree sottoposte a vincolo in base all'articolo 136 del D.L. n.42 del 22.01.2004, aree sottoposte a tutela base all'articolo 136 comma a) del medesimo D.L. (territori costieri compresi in una fascia di 300 m dalla linea di battigia).

Nella planimetria seguente sono evidenziate le aree tutelate e/o protette con le distanze minime dell'opera in progetto da SIC e ZPS.

L'area di intervento dista più di 3000 m da SIC e ZPS. Considerato che tale area è separata da SIC e ZPS da zone edificate, si può affermare che l'area di ipotetica "vasta influenza" dell'intervento non raggiunge le aree di SIC e ZPS.



Aree S.I.C. e Z.P.S. in comune di Ronchi dei Legionari

5. INQUADRAMENTO CATASTALE

Al Catasto Terreni, nel Comune di Ronchi dei Legionari, oltre a particelle di proprietà demaniale (strade), le zone interessate dal progetto (comprese le particelle di proprietà demaniale - strade) risultano censite al Foglio 3 part. .1987, .2174, 807/7, 807/3, .1540, 1048/36, 807/11, 1003/3, 1048/98, 791/7, 791/8, 1096, 791/3, .2231.

Al progetto preliminare è allegato il Piano Particellare di esproprio al fine di espletare le procedure di acquisizione dei mappali di proprietà privata per pubblica utilità.

6. VARIANTE PUNTUALE ALLA ZONIZZAZIONE: DESCRIZIONE DELL'OPERA DI PROGETTO

L'opera prevista consiste nel realizzare una rotatoria a tre rami a sostituzione dell'intersezione a T esistente lungo la S.S.14 al km 112+300 in comune di Ronchi dei Legionari

La piattaforma pavimentata dell'anello giratorio ha una larghezza totale di 11.00 metri, il diametro è esterno della rotatoria è pari a 55.00m, il diametro int. dell'isola centrale è pari a 35.00m.

La corsia di marcia lungo l'anello di larghezza avrà larghezza pari a 9.00 metri con due banchine (una interna e una esterna) di 1.00 m ciascuna.

La pendenza trasversale lungo l'anello è di 2.00% verso l'interno, mentre la pendenza trasversale dei rami di attestamento è pari al 2% verso l'esterno.

L'asse principale ricalcherà prevalentemente il sedime del percorso esistente sia dal punto di vista planimetrico che altimetrico.

Come richiesto dalle Linee Guida per la progettazione delle rotatorie sulla rete di competenza di FVG Strade, lungo i rami della SS14 sono state inserite due corsie di entrata della larghezza netta di 3.00 m ciascuna, così da agevolare il deflusso veicolare e consentire più facilmente il transito dei trasporti eccezionali. Il ramo a nord, su Via Tambarin, ha invece un'unica corsia in entrata di larghezza pari a 3.50 m. Tutti i rami hanno un'unica corsia di uscita di larghezza pari a 4.50 m.

Le banchine esterne delle corsie in entrata, avranno una larghezza pari a 1.00 m; le banchine interne in corrispondenza delle isole separatrici sia per le corsie in entrata che per quelle in uscita avranno una larghezza di 0.50m.

Per consentire l'agevole transito dei mezzi pesanti adibiti al trasporto eccezionale le banchine delle corsie in uscita lungo la SS14 avranno una larghezza fino a 2.00 m.

L'isola centrale, l'isola separatrice del ramo nord, gli arginelli laterali, e l'area di terreno dell'attuale intersezione che verrà dismessa (tra la SS14 lato est e Via Tambarin), saranno modellate con terreno di riporto proveniente dagli scavi se, a seguito delle analisi chimico-fisiche (che verranno predisposte nelle seguenti fasi progettuali) sarà possibile il loro riutilizzo; diversamente verrà portato materiale di riempimento proveniente da cave di prestito. La parte superficiale verrà trattata a verde con l'apporto di uno strato idoneo (circa 20 cm) di terreno vegetale.

La segnaletica orizzontale e verticale è conforme al Nuovo Codice della Strada e alle "Linee Guida per la progettazione delle rotatorie sulle strade in gestione a FVG Strade spa-30/06/2009".

Nelle fasi successive di progetto verranno studiate soluzioni dettagliate per la risoluzione delle interferenze dovute ai passi carrai in corrispondenza della rotatoria di progetto.

In corrispondenza della rotatoria, la raccolta delle acque sarà risolta da un sistema di tubazioni poste lungo il perimetro esterno dell'isola centrale e captate da caditoie. Tutte le acque captate sulla piattaforma stradale saranno sottoposte a un trattamento di disoleazione, in continuo, realizzato da un sistema modulare di vasche prefabbricate in calcestruzzo armato monolitiche, resistenti alle sostanze chimiche.

Si prevede la sistemazione dell'impianto di illuminazione esistente con l'eliminazione dei punti luce interferenti l'opera e l'integrazione dei punti luce necessari a fornire l'adeguata illuminazione dell'area di intervento.

I punti luce saranno disposti lateralmente ai rami e all'anello, secondo quanto stabilito nelle Linee Guida per la Progettazione delle rotatorie sulla rete di competenza di FVG Strade.

7. ANALISI DEGLI IMPATTI E DEGLI EFFETTI CONSEGUENTI ALLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA – COMPONENTI AMBIENTALI, ASPETTI COINVOLTI E/O PROCESSI INNESCATI

La zona di intervento lungo la SS14 si trova in aree già fortemente antropizzate.

<i>Impatti significativi</i>	<i>Conseguenze</i>
Trasformazione di coltura	L'intervento in progetto si inserisce in territorio extraurbano.
Valori naturalistici (flora e fauna)	Componente non coinvolta dalle lavorazioni previste in progetto; l'intervento non si inserisce in alcun sistema naturalistico caratterizzato da evidente valenza, quali biotopi, riserve, parchi naturali, boschi.
Stabilità del terreno	Gli interventi non pregiudicano la stabilità di versanti e pendii, essendo localizzati in zone pianeggianti
Idrografia superficiale	Si prevede di smaltire le acque di scorrimento sulla superficie pavimentata nella rete fognaria comunale e in fossi di guardia (se la portata da smaltire sia eccedente).
Interferenza sull'ecosistema della zona	Componente non coinvolta dalle lavorazioni previste in progetto.
Valore storico e archeologico	L'intervento si inserisce in aree antropizzate da molti anni. Il presente progetto preliminare sarà completato con una valutazione del rischio archeologico nei termini di legge.
Funzionalità a breve campo	La rotatoria completa il sistema viabilistico del nuovo polo intermodale.
Rumore	La zona presenta il persistente fondo acustico tipico di una viabilità statale, in particolare nelle ore di punta. Oltre a ciò è da sommare anche l'effetto acustico prodotto dai velivoli in decollo e in atterraggio del vicino aeroporto. Va detto comunque che, i lavori porteranno temporaneamente un incremento di rumore lungo la strada, legato all'azione di macchine operatrici di cantiere. Esso risulterà comunque inavvertibile già a breve distanza, annullandosi del tutto a intervento completato.
Odore	Non si prevede che le lavorazioni previste possano alterare in alcun modo lo stato di fatto, né in fase di costruzione, né a lavori completati.
Polveri	In fase di lavoro le macchine operatrici produrranno un incremento di produzione di polveri durante le effettive ore di attività del cantiere, in particolare durante le lavorazioni che implicano movimenti terra, modeste demolizioni di pavimentazioni in conglomerato bituminoso e demolizioni totali e/o parziali di manufatti in calcestruzzo. Per ridurre le polveri prodotte durante il trasporto di materiali da e per il cantiere si provvederà a bagnare il carico polveroso o si utilizzeranno teli per coprire i cassoni degli autocarri.
Rischi igienico-sanitari	Le lavorazioni previste non indurranno nel territorio nuove fonti di inquinamento permanente. Per tutta la durata dei lavori si avrà in cantiere emissione di gas di scarico da parte dei mezzi d'opera. Tale impatto risulterà limitato all'area di cantiere e cesserà a fine lavori.
Suolo e sottosuolo	Sono previste alcune misure mitigative o precauzionali: <ul style="list-style-type: none"> •Caratterizzare le terre e rocce da scavo in fase di progettazione definitiva in modo da definire già in tale fase la possibilità di riutilizzo in loco dei materiali o identificare i siti idonei per lo smaltimento; •Prestare attenzione in fase di cantiere a non effettuare sversamenti accidentali di sostanze inquinanti. •Prestare particolare attenzione alle aree coltivate che saranno eventualmente

	occupate temporaneamente dal cantiere. Dovranno essere presi tutti gli accorgimenti per limitare la compattazione dell'orizzonte "A" di suolo garantendo il ripristino in fase post operam, come ad esempio lo scotico dell'orizzonte superficiale e il ripristino a fine lavori.
--	---

CONCLUSIONI

Le opere in progetto risultano compatibili rispetto ad una situazione che appare già fortemente antropizzata e compromessa, ma contribuisce alla messa in sicurezza e alla fluidificazione del traffico nell'area.

La minimizzazione degli effetti negativi indotti dall'opera potrà utilmente essere perseguita con specifici interventi da prevedersi in sede di progettazione definitiva ed esecutiva secondo le indicazioni precedentemente delineate.

L'intervento progettuale previsto risulta migliorativo della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale nel quale esso è inserito.

Anche gli indiscutibili impatti temporanei che si inducono attraverso i processi di cantierizzazione degli interventi possono comunque ritenersi "sopportabili" se inquadrati in un generale processo di riqualificazione della viabilità del nuovo polo intermodale. Tutto ciò posto, si può sicuramente considerare che l'intervento in progetto.