

FRANCIACORTA SOSTENIBILE 2 /IL MONITORAGGIO

Considerazioni sul monitoraggio della Franciacorta

Aggiornamento inverno 2011

Prof. Maurizio Tira, direttore scientifico

- Il monitoraggio ambientale e socio-economico, svolto in Franciacorta è una **parte indispensabile della Valutazione Ambientale Strategica (strumento che valuta gli effetti sull'ambiente del PGT di ogni Comune)** ma, soprattutto, permette di avere una visione più ampia delle tendenze passate e dello stato dell'ambiente di un'area vasta, omogenea per caratteristiche fisiche, morfologiche e identitarie.
- **È parte di uno strumento che promuove lo sviluppo sostenibile e l'assicurazione di un elevato livello di protezione dell'ambiente** (secondo la L.R.L. 12/2005 art. 4) e serve da segnalatore dell'attuale situazione ambientale di un'area, che può rendere più consapevoli le scelte di governo del territorio da parte dei suoi amministratori e più coscientemente partecipate con i cittadini.
- Si intende costruire insieme ai Comuni **una base dati locale dello stato dell'ambiente, con dati rilevati nel territorio e non desunti da banche dati esterne**. La prospettiva deve per forza essere legata alla crescita di interesse e competenza tecnica delle amministrazioni locali che a lungo termine sole potranno continuare la raccolta e l'elaborazione dei dati locali.
- Le campagne di monitoraggio svolte negli ultimi due anni sulle tematiche ritenute più rilevanti, da parte degli amministratori della Franciacorta, non solo hanno **fornito un supporto per gli aspetti rilevanti e gestibili dalle politiche urbanistiche, ma hanno già determinato dei "cambiamenti di rotta" nella gestione del territorio (emblematico l'esempio di Corte Franca)**.
- La situazione della Franciacorta presenta, negli ultimi dieci anni, interessanti performances riguardo alcuni indicatori: **un indirizzo verso una stabilizzazione o una riduzione dei consumi di acqua e produzione di rifiuti**. Le riduzioni riguardano principalmente la produzione pro capite di rifiuti e il continuo aumento della raccolta differenziata, sui quali è necessario continuare ad investire per raggiungere gli obiettivi nazionali del 65% per il 2012 (D.lgs. n.152/2006). A tal proposito è evidente la correlazione tra aumento della raccolta differenziata e diminuzione della produzione pro-capite di rifiuti solidi totali.
- **L'espansione delle aree urbanizzate in Franciacorta non si è arrestata**, in controtendenza rispetto alle risorse prima citate, per noti motivi. La conclusione dei PGT e l'uscita dalla congiuntura economica potrebbero peggiorare ulteriormente la situazione.
- **Incominciano ad emergere alcune correlazioni interessanti**: i comuni con maggior crescita delle aree urbanizzate residenziali manifestano anche una maggior crescita delle aree industriali; i comuni con maggior reddito pro-capite registrano una maggiore crescita delle aree urbanizzate; i comuni con una

maggior crescita delle aree urbanizzate hanno la minor dotazione di verde (contradducendo l'aspettativa di utilizzo degli oneri di urbanizzazione per l'incremento delle dotazioni di verde pubblico).

- **La situazione della qualità dell'aria, come è noto, è una condizione critica generalizzata** che riguarda non solo la Franciacorta, o la Regione Lombardia, ma tutta la Pianura Padana, ed è soggetta alle condizioni meteorologiche locali. **Si conferma la preoccupante sovrapposizione degli andamenti dei valori nei comuni franciacortini con quelli di Brescia.** In particolare nella campagna invernale 2011 si sono rilevati valori sensibilmente peggiori di quelli del 2010, anche a motivo delle condizioni climatiche e del periodo di rilevamento, leggermente anticipato (febbraio) rispetto alla campagna 2010 (marzo).
- **Emergono in maniera preoccupante valori elevati di PM10 anche in zone urbane, non nelle immediate vicinanze di strade di grande comunicazione.** Non si può non evidenziare la criticità della qualità dell'aria anche in comuni rivieraschi del Lago d'Iseo.
- **Si evidenzia la necessità di prudenza nei confronti dei dati, qualora le condizioni stagionali, climatiche e meteorologiche non siano perfettamente sovrapponibili. Tuttavia, l'Indice di Qualità dell'Aria prevalentemente pessimo e scadente, deriva sostanzialmente proprio dalle elevate concentrazioni di PM10.**
- Non è semplice confrontare i dati di traffico rilevati in sezioni diverse. Ove si dispongono di dati di alcuni anni fa, **il traffico risulta pure in aumento**, talvolta anche significativo.
- **Ne consegue la necessità di miglioramento delle politiche legate al traffico, relativamente alla riduzione dei mezzi e delle velocità degli stessi, soprattutto nei centri abitati (traffic-calming),** sia nell'ottica di una mobilità più sostenibile che per l'indiretto miglioramento della qualità dell'aria.
- Già i primi risultati possono suggerire attenzioni nella scelta degli ambiti di trasformazione. Un domani, le serie storiche potranno aiutare a capire come evolve il territorio e assumere azioni correttive, nello spirito autentico della Direttiva europea 2001/42/CE sulla Valutazione Ambientale Strategica dei piani.
- L'importanza del **coordinamento: la restituzione dei dati del monitoraggio è di area vasta, tali vorrebbero essere anche le politiche di sviluppo della Franciacorta, nella convinzione (ormai evidente) che le tematiche di sviluppo e gli effetti ambientali non risentono dei confini amministrativi di Comuni e province!**
- **Ma il vero sogno è ancor più ambizioso: ovvero che l'evidenza dello stato dell'ambiente e della sua evoluzione condizioni le politiche urbanistiche e la gestione in generale delle città e del territorio extraurbano della Franciacorta.**

Rovato, 17 maggio 2011

Seconda campagna invernale del monitoraggio del TRAFFICO

REPORT

Il tema del monitoraggio del traffico è stato affrontato tenendo conto di una **visione d'area vasta** che fosse rappresentativa della Franciacorta. Per questo motivo, sono stati individuati tre macro-ambiti che potessero essere caratterizzanti e facilmente riconoscibili anche per altri comuni:

- Arteria principale (in ambito urbano) che rappresentasse la criticità maggiore dovuta ai flussi di traffico: comuni di Paratico e Rodengo Saiano;
- Centro abitato (arteria secondaria urbana) che rappresentasse l'area insediativa, con mix funzionale di residenza e servizi: comuni di Cologne e Iseo;
- Area sub-urbana (arteria secondaria extraurbana) che rappresentasse le aree agricole o verdi di frangia dei comuni: comuni di Castegnato e Coccaglio.

Il rilievo è stato eseguito, per entrambi i sensi di marcia, in sei sezioni stradali, con l'ausilio di due contatori di traffico Numetrix durante i mesi di febbraio e marzo 2011. La campagna di rilievo ha interessato diversi giorni (2-3) ed ha permesso di stabilire il flusso di traffico nel giorno feriale invernale tipo.

Per quanto riguarda la percentuale delle diverse **tipologie di veicoli**, ovvero:

- Autoveicoli e furgoni (con lunghezza inferiore ai 6 m);
- Camion (con lunghezza compresa tra i 6 e i 10 m);
- Bus (con lunghezza compresa tra i 10 e i 13 m);
- Tir (con lunghezza superiore ai 13 m).

com'era prevedibile, si nota un'assoluta preponderanza degli autoveicoli.

La distribuzione percentuale delle classi di **velocità**:

- inferiore ai 30 Km/h
- da 30 a 50 Km/h
- da 50 a 70 Km/h
- da 70 a 90 Km/h
- oltre i 90 Km/h

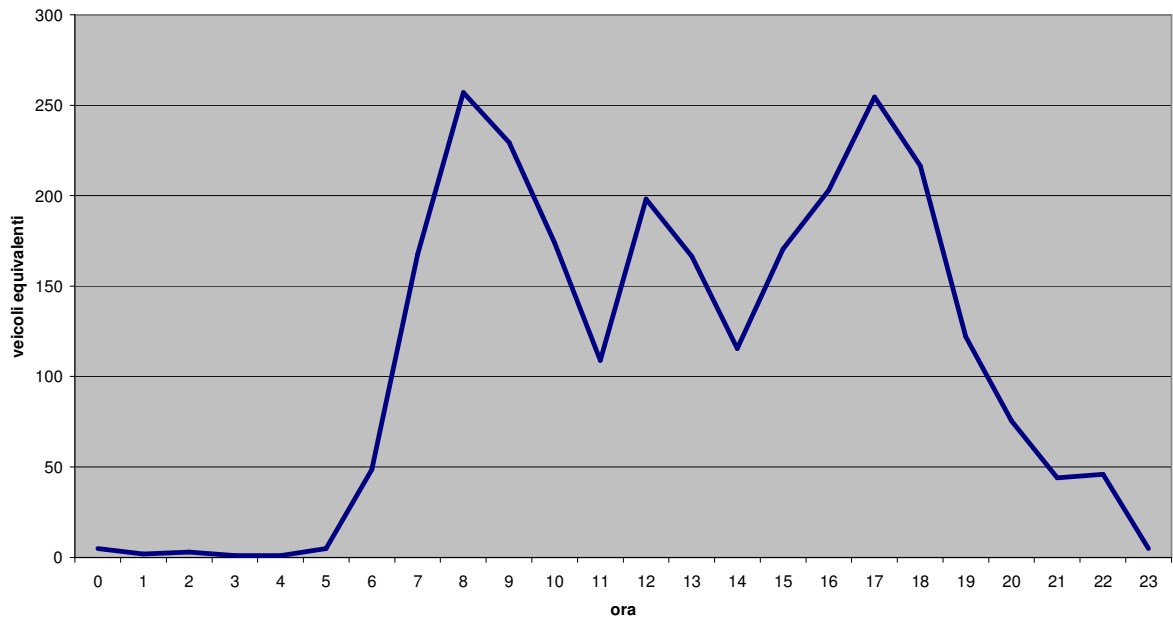
non evidenzia particolari problemi nelle sezioni indagate.

Il **Traffico Giornaliero Medio Omogeneizzato** (TGMO) rappresenta il numero di veicoli equivalenti (resi omogenei mediante appositi "coefficienti di omogeneizzazione") che transitano nelle sei sezioni indagate, nei due sensi di marcia. L'andamento differisce dalla tipica "M", presentando un momento di punta anche al mezzogiorno (oltre alla mattina e la sera).

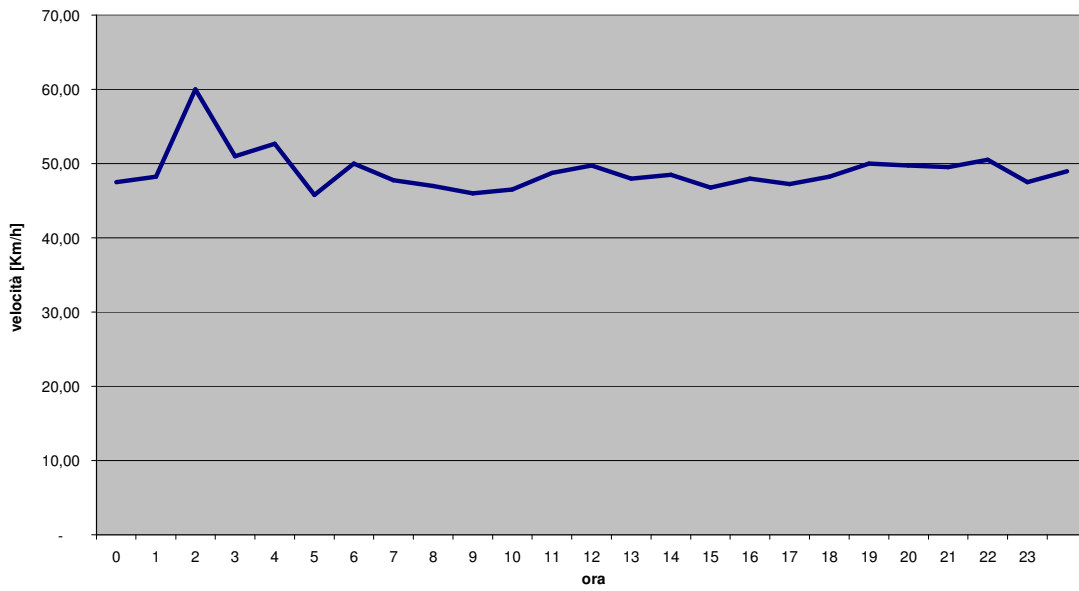
Merita evidenziare, in quanto vi sono dati a disposizione per il confronto, la crescita del traffico a Paratico in un decennio.

Rodengo Saiano

Veicoli omogeneizzati

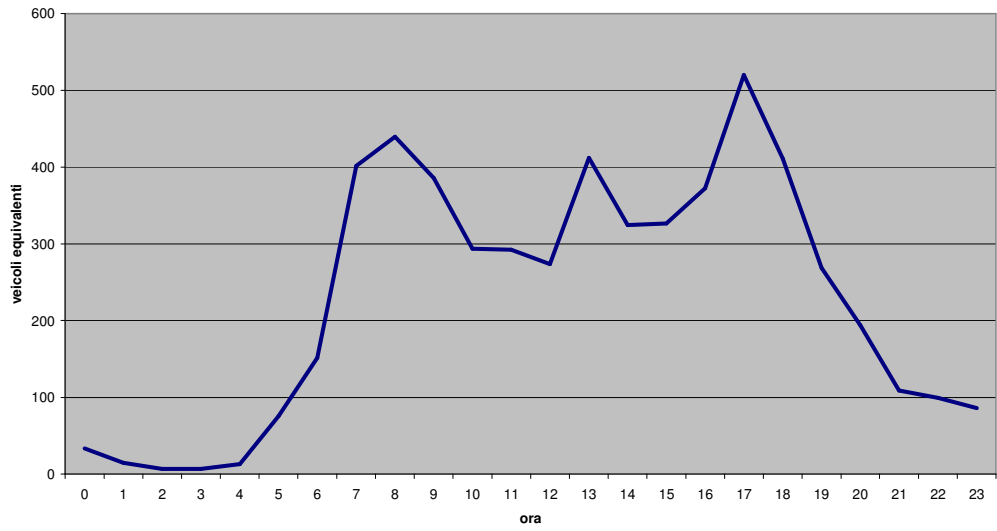


Velocità media

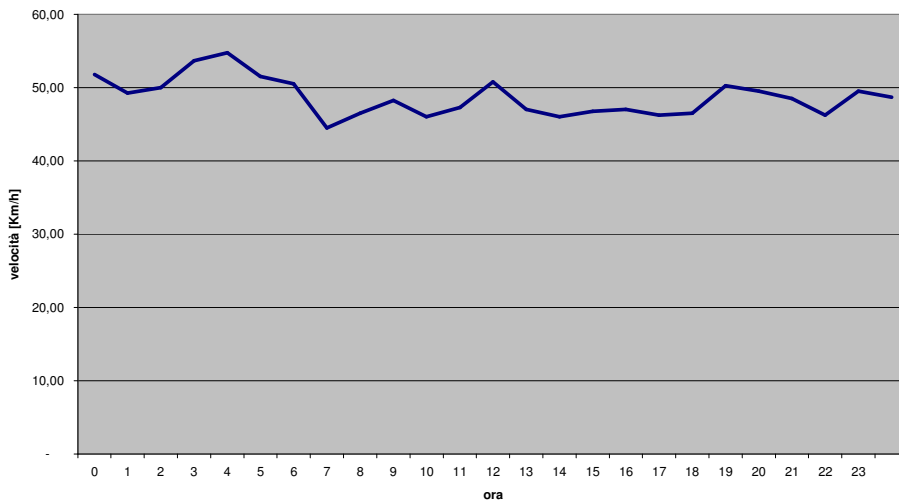


Castegnato

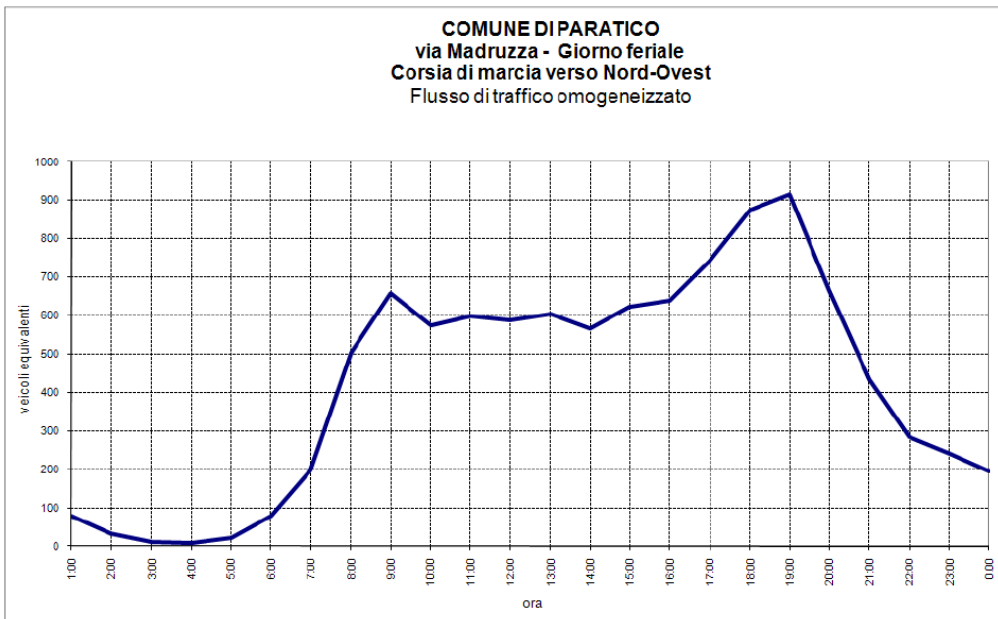
Veicoli omogeneizzati



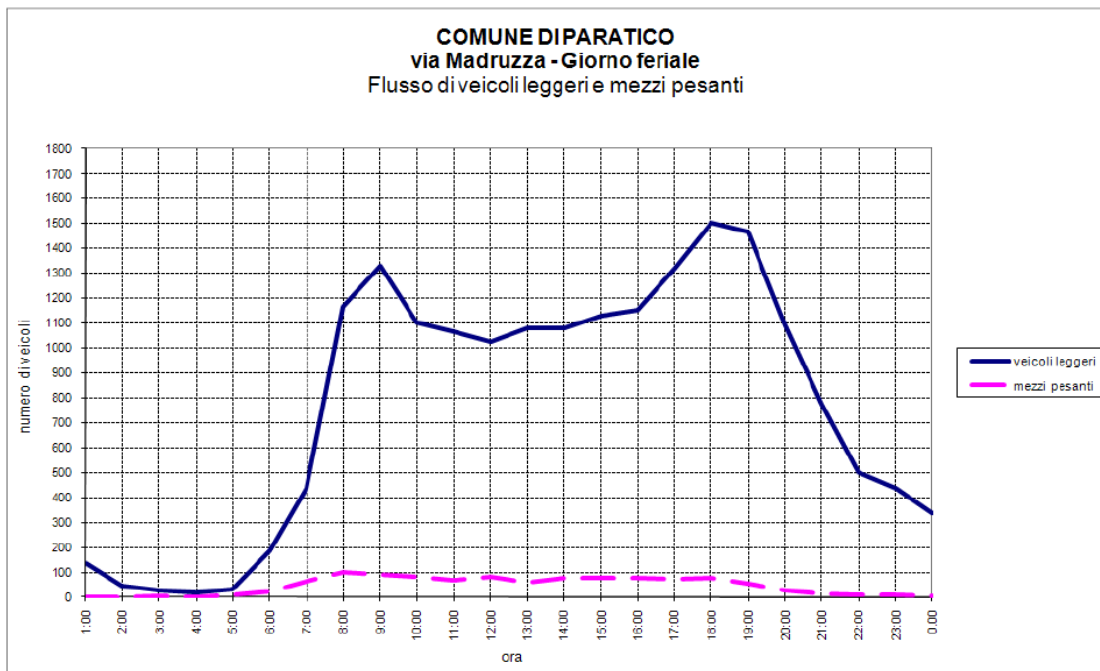
Velocità media



Paratico 2001



Paratico 2011



Confronto dati di traffico viale Madruzzo: maggio 2001 - febbraio 2011

Tabella 11: Confronto volumi di traffico 2001-2011 di viale Madruzzo

VIALE MADRUZZA	Ora di punta 7.30 – 8.30		Ora di punta 17.30 – 18.30	
Direzione	N-O	S-E	N-O	S-E
Anno 2001 (Intersezione n. 3)	515	877	472	627
Febbraio 2011	581	868	896	732
Incremento percentuale	+12,8%	-1,0%	+89,8%	+16,7%

Rovato, 17 maggio 2011