

N. 10097293 P.G.,
VI.7/F0019-11



COMUNE DI BERGAMO

DICHIARAZIONE DI SINTESI

1. Premessa

Il presente documento rappresenta una dichiarazione che illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nella proposta del Piano Urbano del Traffico del Comune di Bergamo e come si è tenuto conto del rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il Piano oggetto di adozione, alla luce delle alternative possibili che sono state individuate.

2. Schema procedurale e metodologico – Valutazione Ambientale VAS

Fase del Piano	Processo di PUT	VAS
Fase 0 Preparazione	Avvio procedura per la redazione del Piano Urbano del Traffico	Avvio procedura per la redazione della VAS del Piano Urbano del Traffico
Fase 1 Orientamento e impostazione	Identificazione dei dati e delle informazioni disponibili sul territorio	Definizione schema operativo per la VAS mappatura dei soggetti e delle autorità ambientali coinvolte
		Verifica della presenza di siti Rete Natura 2000 (SIC e Zps)
		Deliberazione della Giunta Comunale di avvio del procedimento e comunicazione ai soggetti interessati con pubblicazione all'albo pretorio e sito WEB
	Definizione dell'ambito di influenza (scoping) e definizione delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale	
	Avvio del confronto interno rivolto	
Conferenza di valutazione	Avvio del confronto esterno rivolto agli Enti territorialmente interessati e ai soggetti competenti in materia ambientale ed ai settori del pubblico interessati.	
	Indizione della 1 ^a Conferenza di presentazione e discussione sullo: stato energetico del territorio interessato dal PUT; illustrazione della metodologia di valutazione degli impatti; percorso metodologico VAS	
Fase 2 Elaborazione e redazione	Costruzione dello scenario di riferimento e di piano	Analisi di coerenza esterna

	Definizione obiettivi specifici e linee d'azione e costruzione delle alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	Stima degli effetti ambientali Analisi di coerenza interna Progettazione del sistema di monitoraggio (costruzione e selezione degli indicatori)
		Valutazione d'Incidenza interferenza rispetto a SIC e Zps
	Redazione della proposta di piano	Redazione della proposta del Rapporto ambientale
Conferenza di valutazione	<p>Deposito della proposta di piano e della proposta del Rapporto ambientale (corredato dalla proposta della sintesi non tecnica) (sito web del comune di Bergamo, SIVAS e deposito presso il Servizio Ecologia e Ambiente); avviso di deposito ai soggetti competenti e a tutti soggetti interessati.</p> <p>Indizione della 2^a conferenza di presentazione e discussione dei contenuti della proposta di PUT e della proposta del Rapporto ambientale</p> <p>Redazione del verbale della conferenza</p> <p>Acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'Autorità preposta sullo Studio di Incidenza su SIC e Zps (valutazione di incidenza)</p>	
Decisione	Predisposizione del Parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità precedente, sul documento di piano e sul Rapporto Ambientale e informazione circa la decisione	
Fase 3 Adozione- Approvazione	Trattandosi di un piano di settore il Piano Urbano del Traffico prevede un passaggio in Giunta Comunale per l'adozione, deposito per osservazioni e una fase di approvazione in Consiglio Comunale.	

3. Soggetti coinvolti

In data 23 marzo 2011, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 101/reg GC/102 sono stati individuati:

- L'autorità precedente è Gruppo di lavoro istituito con ordine di servizio n° 2 del 31/01/2011 del Dirigente di Direzione;
- L'autorità competente è il Dirigente della Direzione Urbanistica supportato del Responsabile del Servizio ecologia del Comune di Bergamo ;

- I soggetti competenti in materia ambientale interessati da invitare alla conferenza di valutazione sono:
 - ASL della provincia di Bergamo;
 - ARPA Lombardia e Dipartimento di Bergamo;
 - Consorzio Parco dei Colli di Bergamo
 - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
 - Corpo forestale dello Stato;
- Gli enti territorialmente interessati in materia ambientale da invitare alla conferenza di verifica e di valutazione sono:
 - Regione Lombardia
 - Provincia di Bergamo
 - Comuni confinanti (Torre Boldone, Gorle, Seriate, Orio al Serio, Azzano San Paolo, Stezzano, Lallio, Treviolo, Curno, Mozzo, Valbrembo, Paladina, Sorisole, Ponteranica)
 - Autorità di Bacino del fiume Po (A.I.P.O.);
 - Consorzio di Bonifica della Media Pianura Bergamasca;
 - Regione Lombardia S.T.E.R. Sede di Bergamo
- I settori del pubblico interessati all'iter decisionale sono:
 - ATB S.p.A.
 - T.E.B. Tranvie Elettriche Bergamasche S.p.A.
 - ACI;
 - Circoscrizioni;
 - A.R.i.B.i. Fiab Onlus
 - Italia Nostra;
 - WWF;
 - Lega Ambiente;
 - Ufficio scolastico Provinciale
- l'Autorità competente in materia di Siti di interesse comunitario (S.I.C.), riferito al sito denominato Bosco dell'Astino e dell'Allegrezza, da invitare alla conferenza di verifica, è la D.G. Qualità dell'Ambiente della Regione Lombardia che ha demandato alla Provincia di Bergamo l'espressione del parere di compatibilità.

4. Consultazioni effettuate e momenti di partecipazione

Durante tutto il percorso Valutazione Ambientale Strategica del PUT del Comune di Bergamo sono stati utilizzati i metodi e gli strumenti ritenuti più idonei per garantire la massima informazione, partecipazione, diffusione e pubblicizzazione dei contenuti della Proposta di Piano e della relativa Valutazione Strategica nei confronti dei diversi target individuati.

In particolare, secondo quanto previsto dalla normativa richiamata in premessa:

- è stata data comunicazione dell'avvio del procedimento VAS agli enti territorialmente interessati, ai soggetti competenti in materia ambientale e ai settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
- è stato pubblicato un apposito avviso (n.U0036959 del 31/03/2011) dell'avvenuto avvio del procedimento VAS all'Albo Pretorio e sul sito web del Comune di Bergamo e sul sito Regionale SIVAS

In occasione delle Conferenze di Valutazione (28 luglio 2011, 18 aprile 2012), oltre ad inviare specifici inviti ai soggetti interessati, si è provveduto a pubblicizzare sul sito web della Comune di Bergamo, e sul sito SIVAS la convocazione e i contenuti che sarebbero stati trattati. A Conferenze ultimate, sono stati redatti i verbali delle sedute

Ogni documento significativo per il processo VAS è stato depositato presso gli uffici del Comune di Bergamo e reso disponibile al pubblico sul sito web del Comune di Bergamo in una sezione specificamente dedicata al processo di VAS del PUT e sul sito SIVAS della Regione Lombardia.

A partire dal 2 marzo 2011 la proposta di Piano Urbano del Traffico il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica sono state depositate e rese disponibili sul sito internet del Comune e sul sito SIVAS della Regione Lombardia.

L'avvenuto deposito è stato pubblicizzato mediante pubblicazione sul sito web del Comune e all'Albo Pretorio.

Nel corso del Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica sono pervenute le seguenti osservazioni:

- nota del 27/04/2012 P.G. di Arpa dipartimento di Bergamo;
- nota del 30/04/2012 P.G. E0056612 del Gruppo Residenti di Longuelo.

– L'autorità competente per la VAS del PUT del Comune di Bergamo, d'intesa con l'autorità procedente, ha espresso *parere positivo circa la compatibilità ambientale del PUT del Comune di Bergamo*

5. Strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di Piano

Obiettivo strategico del PUT è l'integrazione del fattore "mobilità" nella pianificazione del territorio, mediante l'individuazione di scelte migliorative dello stato ambientale comunale e la promozione dell'uso razionale delle risorse e della rete esistenti, nella direzione di un miglioramento della qualità ambientale della città.

Il PUT contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica (CO₂) rispetto all'impegno preso dall'Amministrazione Comunale con il Patto dei Sindaci (riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ rispetto al 2005); inoltre si configura quale strumento, periodicamente aggiornabile ed estremamente flessibile, utile al confronto con le parti economiche e sociali coinvolte nei processi di trasformazione del territorio.

In questa logica sulla base delle strategie complessive assunte dal Piano Urbano della Mobilità nonché dal Piano di Governo del Territorio (PGT), il PUT mette in campo azioni che potranno orientare l'evoluzione del sistema dei trasporti verso criteri di sostenibilità ambientale, in vista degli obiettivi imposti dalla politica comunitaria e nazionale.

Il Piano d'azione per l'energia sostenibile (SEAP) definisce, invece, il dettaglio delle azioni economicamente sostenibili, necessarie per realizzare il contenimento delle emissioni di gas climalteranti, nella misura assunta attraverso l'adesione volontaria all'iniziativa "Patto dei Sindaci", pari

cioè almeno al 20% di diminuzione rispetto al dato di bilancio ambientale 2005.

Le strategie d'azione assunte per la redazione del PUT sono in sintesi le seguenti:

- **gestione ottimale degli spazi stradali esistenti, pubblici o aperti all'uso pubblico** (individuazione degli interventi di organizzazione e regolazione delle sedi viarie e delle aree di sosta, protezione delle aree di pregio architettonico e ambientale);
- **separazione e controllo delle diverse componenti di traffico** mediante l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi sulle cause degli incidenti stradali, con preminente riferimento a quelle relative a carenze infrastrutturali e/o di regolazione e controllo del traffico;
- **gestione ottimale del sistema di Trasporto Pubblico Locale** attraverso definizione di linee guida strategiche per il nuovo PTS - Programma Triennale dei Servizi (definizione delle eventuali corsie e/o carreggiate stradali ad esso riservate, dei principali nodi di interscambio, di scambio con il trasporto privato; indicazione per nuovi percorsi, fermate e frequenze delle linee);
- **protezione dell'utenza debole**, con particolare riferimento a pedoni e ciclisti.

Tali strategie sono articolate in differenti ambiti prioritari di intervento, a loro volta organizzati ed articolati in obiettivi ed azioni finalizzate al raggiungimento degli obiettivi stessi.

CONTROLLO E GESTIONE DEL TRAFFICO	AZIONE
	1. ATTIVAZIONE PROGRESSIVA DEI VARCHI ELETTRONICI NELLE ZTL IN CITTÀ ALTA E CITTÀ BASSA
	2. CONTROLLO DELLA VELOCITÀ NELL'AREA URBANA: AMPLIAMENTO "ZONE 30"
	3. ASSETTO DELL'OFFERTA DI SOSTA
	4. SVILUPPO DEL PIANO DI INDIRIZZAMENTO AI PARCHEGGI
	5. SVILUPPO DEL SISTEMA DI GOVERNO CENTRALIZZATO DELLE FASI SEMAFORICHE "TRAMBUS"
	6. SVILUPPO DEI SERVIZI DI INFOMOBILITÀ: LA CENTRALE DI MOBILITÀ DI BERGAMO
	7. REGOLAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA
SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	AZIONE
	8. SVILUPPO AREE PEDONALI: "SENTIERONE ALLUNGATO" E AREA AMBIENTALE
	9. SVILUPPO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA: LINEE GUIDA PER UN MASTER PLAN
INTERMODALITA' E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	AZIONE
	10. NUOVE AREE DI INTERSCAMBIO PARK&RIDE
	11. CORRIDOI DI QUALITÀ PER IL TPL: VIA BROSETA E VIA BORGO PALAZZO
CICLABILITA'	AZIONE
	12. INDIVIDUAZIONE ASTE DI CERNIERA
	13. COMPLETAMENTO RETE CICLABILE ESISTENTE

	14. ESTENSIONE SERVIZIO BIKESHARING "LA BIGI"
--	---

SICUREZZA PEDONALE E VEICOLARE	AZIONE
	15. SISTEMA DI MONITORAGGIO DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE
	16. SEMAFORI PEDONALI A TEMPO
	17. AVVISATORI ACUSTICI PER IPOVEDENTI
	18. MESSA IN SICUREZZA PERCORSI CASA-SCUOLA
	19. PIEDIBUS

6. Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale

La VAS, nel perseguimento dell'obiettivo strategico di integrare e rendere coerente il processo di pianificazione orientandolo verso la sostenibilità, consente l'inserimento della dimensione e delle tematiche ambientali negli atti di pianificazione e programmazione, nonché la diretta e costante partecipazione ai processi decisionali dei portatori d'interesse ambientale istituzionali, economici e sociali.

La valutazione ambientale deve pertanto essere intesa come un processo che accompagna e si integra in tutte le differenti fasi della redazione di un Piano/Programma come un fattore di razionalità finalizzato ad accrescerne qualità, eccellenza ed efficacia.

Per quanto concerne il PUT del Comune di Bergamo, la progressiva integrazione delle valutazioni della VAS nel Piano è stata garantita dallo sviluppo contermini del Piano e della sua Valutazione Ambientale e dal costante confronto e scambio di informazioni e documenti tra i soggetti impegnati nell'elaborazione dell'uno e dell'altra.

L'impostazione metodologica seguita per la VAS del PUT ha consentito di valutare le proposte del piano in modo contestuale, di seguire il grado di sostenibilità delle stesse e di individuare in modo collegiale gli indicatori da utilizzare nella fase di monitoraggio.

Il PUT si caratterizza come un piano strategico che prevede alcune azioni di difficile localizzazione sul territorio comunale i cui impatti sull'ambiente sono per lo più indiretti mentre altre presentano localizzazioni precise e la loro realizzazione potrebbe chiedere azioni di compensazione.

La valutazione effettuata mediante l'analisi multi criterio si basa sul concetto di "condizione di soddisfacimento", ossia la valutazione non porta necessariamente ad individuare la scelta "ottimale" sotto tutti gli aspetti valutati, ma la scelta che meglio soddisfa gli obiettivi strategici dell'amministrazione, risultando mediamente coerente e sostenibile.

Soprattutto per l'argomento trattato dal Piano Urbano del Traffico, non è sempre immediato comprendere le ripercussioni attese sul territorio a seguito della realizzazione di un'azione, anzi tale valutazione è molto più semplice effettuata a posteriori ossia una volta collaudata l'azione.

7. Misure previste in merito al monitoraggio

La fase di monitoraggio, risulta molto importante perché consente di indirizzare, ove la concretizzazione delle azioni o l'evoluzione spazio/temporale della città non confermasse le previsioni della VAS, di modificare gli indirizzi e le strategie da realizzare.

Per il PUT, rispetto anche a quanto detto nei precedenti capitoli, il monitoraggio potrebbe consentire di capire se le azioni messe in campo sono in grado di risolvere le situazioni critiche relative al traffico urbano.

La stessa direttiva 2001/42/CE all'art 10 prevede che vengano monitorati gli effetti ambientali significativi dell'attuazione dei piani e dei programmi al fine di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti ed essere in grado di adottare le misure correttive che si ritengono opportune.

Va tenuto tuttavia in considerazione che il Piano ha una validità limitata nel tempo, pertanto gli esiti del monitoraggio potranno essere utilizzati, non tanto per ridirezionare il piano quanto per la redazione del nuovo Piano Urbano del Traffico.

Pertanto le misure più significative quali ad esempio, le indagini sui flussi di traffico verranno effettuate sia per verificare i risultati delle azioni del redigendo PUT sia per reindirizzare il nuovo.

8. Valutazione d'Incidenza del Sito d'Importanza Comunitaria: Bosco d'Astino e dell'Allegrezza

Sul territorio del Comune di Bergamo è stato individuato un sito d'Importanza Comunitaria: "Bosco dell'Astino e dell'Allegrezza" e come specificato dalla DGR VIII/6420 si è proceduto alla valutazione degli impatti che le trasformazioni previste nel Documento di Piano potevano indurre sul sito.

Dal punto di vista degli obiettivi contenuti nel Piano Urbano del Traffico, non si evidenziano particolari incongruenze e contrasti con la necessità di tutelare il Sito Rete Natura 2000 presente sul territorio comunale.

Per approfondire tali aspetti, la Valutazione d'incidenza specifica che non vi sono azioni localizzate nelle vicinanze del sito se non l'aggiunta di telecamere in accesso all'esistente zona a traffico limitato.

In data 12 dicembre 2011 con nota registrata P.G. E0146539 è pervenuto il parere favorevole formulato dal Parco dei Colli di Bergamo in merito alla Valutazione d'incidenza del SIC "Bosco d'Astino e dell'Allegrezza".

In data 24 febbraio 2012 è pervenuto il parere favorevole formulato dalla Provincia di Bergamo, delegata dalla Regione Lombardia individuata in qualità di Autorità Competente per Valutazione d'incidenza del SIC "Bosco d'Astino e dell'Allegrezza".

9. Le osservazioni pervenute

Nel corso del Procedimento di Valutazione Ambientale Strategica sono pervenute due osservazioni:

- nota del 27/04/2012 P.G. di Arpa dipartimento di Bergamo;
- nota del 30/04/2012 P.G. E0056612 del Gruppo Residenti di Longuelo.

In merito all'osservazione di ARPA si ritiene opportuno sottolineare che:

1. in merito alla proposta di procedere alla valutazione degli impatti di tutte le azioni di piano mediante l'utilizzo di modelli di simulazione adeguati che consentano la stima dei livelli attesi di rumore e concentrazione degli inquinanti atmosferici a seguito della realizzazione di opere/azioni progettuali, si ritiene tale valutazione oltremodo di dettaglio.

Operando in campo previsionale su azioni gestionali ed essendo il Piano Urbano del Traffico un piano che definisce strategie che dovranno essere concretizzate mediante specifici progetti o specifici piani, nonché essendo un piano di durata limitata, si ritiene tale valutazione più efficace se effettuata non tanto sulla strategia quanto sull'azione di dettaglio.

La stessa scelta di non operare una valutazione delle alternative è dettata dal fatto che le strategie proposte dovranno essere dettagliate in strumenti più operativi che andranno a valutare eventuali alternative o modifiche di progetto.

Anche in merito all'assenza di opere di mitigazione, non si è ritenuto di prevederne in questa fase, proprio perché valutando singolarmente le strategie risulta evidente che gli impatti sono indiretti e secondari, pertanto non risulta possibile prevedere opere di compensazione/mitigazione che siano davvero efficaci non conoscendo i dettagli dell'azione stessa.

Nel dettaglio:

CONTROLLO E GESTIONE DEL TRAFFICO	AZIONE	
	1. ATTIVAZIONE PROGRESSIVA DEI VARCHI ELETTRONICI NELLE ZTL IN CITTÀ ALTA E CITTÀ BASSA	Il posizionamento è stato scelto per il controllo delle ZTL esistenti e per aumentarne il controllo degli ingressi. Pertanto valutare le alternative di posizionamento non risulta necessario né opportuno. In merito ad azioni di compensazione si ritiene che l'installazione di telecamere non generi alcun impatto e pertanto non necessiti di azioni di compensazione.
2. CONTROLLO DELLA VELOCITÀ NELL'AREA URBANA: AMPLIAMENTO "ZONE 30"	L'azione prevede l'ampliamento delle zone 30 esistenti e la creazione di nuove zone 30 è stata effettuata sulla base di una sintesi di proposte, succedutesi nel tempo e provenienti, in particolare, dalle Circoscrizioni, da comitati di quartiere o singoli cittadini. In merito ad azioni di compensazione si ritiene che la creazione di zone 30	

		non generi alcun impatto e pertanto non necessita di azioni di compensazione.
	3. ASSETTO DELL'OFFERTA DI SOSTA	L'azione è di tipo gestionale, uno studio effettuato per verificare l'offerta/domanda della sosta.
	4. SVILUPPO DEL PIANO DI INDIRIZZAMENTO AI PARCHEGGI	L'azione è di tipo gestionale, prevede di avviare un piano di indirizzamento ai parcheggi mediante pannelli luminosi
	5. SVILUPPO DEL SISTEMA DI GOVERNO CENTRALIZZATO DELLE FASI SEMAFORICHE "TRAMBUS"	L'azione prevede un sistema di coordinamento centralizzato semaforico per gli autobus. Anche in questo caso la scelta di effettuarla nelle vie centrali è dettata dal fatto che rappresentano le zone a maggior traffico veicolare. Pertanto si inizierà da queste per estendere l'azione in altre zone densamente trafficate.
	6. SVILUPPO DEI SERVIZI DI INFOMOBILITÀ: LA CENTRALE DI MOBILITÀ DI BERGAMO	L'azione è di tipo gestionale, prevede di implementare servizi on line di info mobilità e introdurre gradualmente sistemi di regolazione e controllo per il trasporto merci. L'azione è strategica ad oggi non vi sono dettagli su cui fare valutazioni che dovranno inevitabilmente essere effettuate in fase di progetto.
	7. REGOLAZIONE DELLA LOGISTICA URBANA	

	AZIONE	
SOSTENIBILITA' AMBIENTALE	8. SVILUPPO AREE PEDONALI: "SENTIERONE ALLUNGATO" E AREA AMBIENTALE	L'azione è di tipo gestionale, prevede di individuare un'Area Ambientale che possa essere chiusa al traffico quando si verificano superamenti ripetuti dei limiti di inquinanti atmosferici. La zona coincide con l'area che già allo stato attuale viene chiusa al traffico in situazioni di eccessivo inquinamento atmosferico. La necessità era quella di individuarla in un piano e "attivarla" all'occorrenza.
	9. SVILUPPO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA: LINEE GUIDA PER UN MASTER PLAN	In merito allo sviluppo di un Master plan per la mobilità elettrica, l'azione si pone un obiettivo che verrà attuato in una sede differente mediante un progetto di dettaglio.

INTERMODALITA' E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE	AZIONE	
	10. NUOVE AREE DI INTERSCAMBIO PARK&RIDE	Il piano individua 4 parcheggi di interscambio di cui 3 già previsti nel PGT. Il progetto per Polo intermodale

		di Piazzale marconi rappresenta un'iniziativa valutata dalla Giunta quale priorità quale punto di interscambio tra la stazione treni/autobus e TEB.
	11. CORRIDOI DI QUALITÀ PER IL TPL: VIA BROSETA E VIA BORGIO PALAZZO	Per quest'azione è stato implementato un modello di traffico che potesse valutare le implicazione trasportistiche del corridoio di qualità per il TPL.

CICLABILITA'	AZIONE	
	12. INDIVIDUAZIONE ASTE DI CERNIERA	Il PUT prevederebbe solo azioni di gestione dell'esistente, tuttavia è stato effettuato un lavoro ricognitivo per i tratti di completamento. Anche in questo caso la valutazione delle alternative e l'individuazione di opere di compensazione risulta non opportuno.
	13. COMPLETAMENTO RETE CICLABILE ESISTENTE	
	14. ESTENSIONE SERVIZIO BIKESHARING "LA BIGI"	Prevede l'estensione della rete esistente verso le direttrici più utilizzate e verso punti di interesse pubblico.

SICUREZZA PEDONALE E VEICOLARE	AZIONE	
	15. SISTEMA DI MONITORAGGIO DELL'INCIDENTALITÀ STRADALE	Le azioni previste per questa tematica sono azioni di gestione, non si ritiene possano generale impatti.
	16. SEMAFORI PEDONALI A TEMPO	Anche in merito alla valutazione delle alternative non si ritiene opportuno procedere in tal senso. Obbiettivo dell'amministrazione è mettere in sicurezza le strade cittadine partendo dalle più problematiche ed
	17. AVVISATORI ACUSTICI PER IPOVEDENTI	estendendosi al resto della città.
	18. MESSA IN SICUREZZA PERCORSI CASA-SCUOLA	
	19. PIEDIBUS	

2. in merito alla realizzazione del Polo intermodale Marconi, tale progetto è stato valutato

In merito all'osservazione pervenuta a firma della Dott.ssa Luisanna Pedretti, che ripropone le osservazioni pervenute in occasione dell'iter di approvazione del PGT e del POP, si demanda alle controdeduzioni redatte dagli uffici competenti.

Tuttavia in merito alla preoccupazione di incremento del traffico veicolare relativa all'apertura del nuovo ospedale, si sottolinea che è stato effettuato uno studio di dettaglio nel mese di novembre 2005

10. Adozione Piano Urbano del Traffico

La **Giunta Comunale** con propria deliberazione n. 346 Reg. G.C., del 30 ottobre 2012 **ha adottato l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico.**

10.1 Le integrazioni pervenute

L'autorità competente con Parere Motivato P.G. I0093253 del 10/07/2012 ha richiesto che il Piano Urbano del Traffico fosse integrato delle valutazioni acustiche previste dal comma 2 dell'art.13 della L.R. 13/2001.

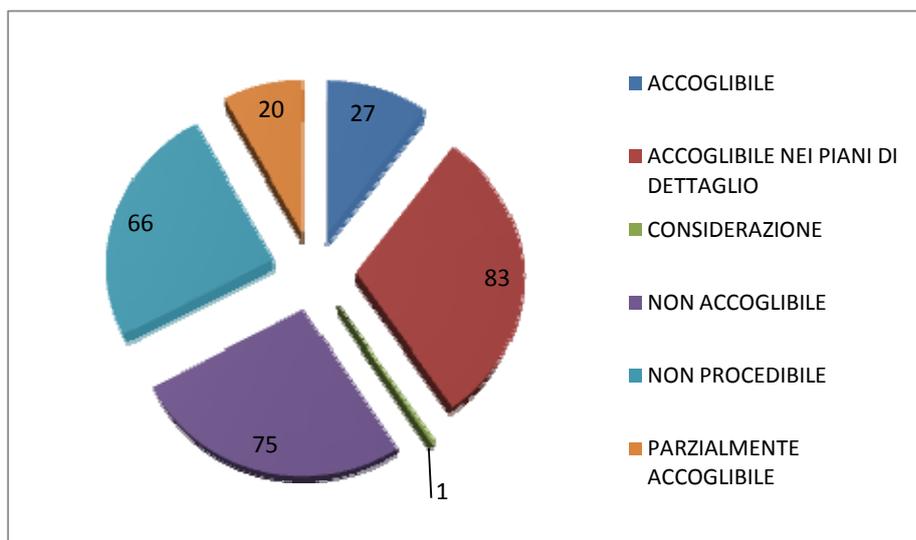
In data 28/12/2012 P.G. E0191414 è stata consegnata l'integrazione richiesta che risulta conforme a quanto previsto dalla citata normativa regionale.

10.2 Le osservazioni pervenute

Alla data del 12/12/2012 sono pervenute n. 41 osservazioni. Sulla base delle indicazioni dell'Amministrazione Comunale sono state analizzate anche le 7 osservazioni pervenute fuori termine, per un totale di 48 osservazioni. Le osservazioni sono state suddivise in 272 elementi, valutati nel seguente modo:

ACCOGLIBILE	27	10%
ACCOGLIBILE NEI PIANI DI DETTAGLIO	83	31%
CONSIDERAZIONE	1	0%
NON ACCOGLIBILE	75	28%
NON PROCEDIBILE	66	24%
PARZIALMENTE ACCOGLIBILE	20	7%

Totale complessivo **272**



10.3 - I criteri di valutazione delle osservazioni

L'esame delle osservazioni impone una attenta rilettura degli aspetti fondativi del Piano Urbano del Traffico, comportando una valutazione critica delle azioni del Piano. È stato pertanto effettuato un approfondimento puntuale di ciascun elemento in funzione delle tematiche segnalate e l'analisi ha tenuto conto, come obiettivo principale, della coerenza generale del Piano.

Si è cercato, ove possibile di accogliere, le osservazioni formulate, senza apportare modifiche sostanziali al Piano ma mantenendo gli obiettivi e gli ambiti di intervento precedentemente individuati.

10.4 Valutazioni ambientali

Nella fase di osservazioni al Piano Urbano del Traffico (PUT) adottato, l'autorità procedente per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha collaborato con l'autorità procedente nel lavoro di controdeduzione delle osservazioni.

Il compito dell'Autorità Competente è stato quello di indirizzare l'Autorità Procedente verso scelte ambientalmente sostenibili, di dare risalto alle criticità ed alle potenzialità degli ambiti in discussione, nonché di definire azioni di mitigazione/compensazione ambientale qualora gli impatti previsti non fossero trascurabili.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte e a seguito delle proposte avanzate attraverso le osservazioni, si è proceduto alla formulazione di una proposta tecnica di modifica al PUT adottato coerente con i criteri di sostenibilità ambientale ribaditi nella vigente normativa in materia di Valutazione Ambientale, che perseguirà il raggiungimento degli obiettivi strategici ribaditi

10.5 Conclusioni

Visto il Parere Motivato formulato con Determinazione n. P.G. I0093253 del 10/07/2012, con cui l'Autorità competente ha dichiarato la compatibilità ambientale complessiva delle scelte inserite nel Piano adottato, valutate le osservazioni pervenute e considerata la linea strategica di confermare le scelte inserite nel Piano Urbano del Traffico adottato, si può concludere che la nuova proposta di Piano si discosta solo in minima parte dal Piano adottato non generando anche dal punto di vista ambientale sostanziali modifiche in termini di impatti.

H,
17 GIU. 2013



L'Autorità Procedente
Per il Gruppo di Lavoro
Il Coordinatore
Arch. Massimo Casanova