

AREA CITTA' E TERRITORIO

Servizio Mobilità e Traffico

All.: 24

Prot. n. 12141695/54/11/1-86

OGGETTO: Piano Generale del Traffico Urbano del
Comune di Trieste – VAS – Parere motivato sul
Rapporto Ambientale

Adottata nella seduta

convocata	per le ore	13.00
iniziata	alle ore	13.05
terminata	alle ore	13.55

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si
esprime parere favorevole in merito alla
regolarità tecnica.

Il provvedimento **NON** comporta spesa o
riduzione d'entrata.

Con la seguente composizione:

Data, 8 NOV. 2012

IL DIRETTORE

F.to dott. ing. GIULIO BERNETTI

		presenti
IL SINDACO		
Roberto COSOLINI		-
Assessori		
Fabiana MARTINI	[Presidente]	si
Maurizio CONSOLI		-
Fabio OMERO		-
Umberto LAURENI		si
Antonella GRIM		si
Elena PELLASCHIAR		si
Laura FAMULARI		si
Emiliano EDERA		si
Elena MARCHIGIANI		si
Andrea DAPRETTO		-
TOTALE		7

Ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs. 2000/267, si
esprime parere favorevole in merito alla
regolarità contabile.

Data, 9 NOV. 2012

IL DIRETTORE DELLA RAGIONERIA

F.to CORINA SFERCO COCIANCICH

Partecipa il Segretario Generale
dott.ssa Filomena FALABELLA

ATTESTAZIONI ai fini dell'art. 1 della L.R. n. 21/2003 e successive modificazioni e integrazioni
l'atto viene pubblicato all'Albo informatico dal 20.11.2012 al 5.12.2012

La Giunta Comunale

Premesso che, con deliberazione giuntale n. 44 dd. 09.02.2009 è stata avviata la procedura di VAS relativa al nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ai sensi della L.R. n. 11 dd. 06.05.2005;

che, con deliberazione giuntale n. 45 dd. 06.02.2012, è stato approvato, ai sensi dell'art. 13, c. 1 del D. Lgs. 152/2006, il Rapporto Ambientale Preliminare (RAP) e sono state individuate, ai sensi dell'art. 12 comma 2 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 4 della LR 16/2008, le seguenti autorità con competenza ambientale:

- Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia;
- Provincia di Trieste;
- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente – ARPA FVG;
- Azienda per i Servizi Sanitari n. 1 “Triestina”;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio e per il Patrimonio Storico, Artistico ed Etnoantropologico del Friuli Venezia Giulia;
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Friuli Venezia Giulia;

che, successivamente, il RAP è stato sottoposto alla consultazione delle autorità con competenza ambientale sopraccitate ai sensi dell'art. 14 del D. Lgs. 152/2006;

dato atto che gli uffici hanno provveduto, sulla base dei pareri pervenuti nell'ambito della predetta consultazione, alla redazione Rapporto Ambientale (RA);

che, con deliberazione giuntale n. 327 dd. 16.07.2012, è stato adottato il nuovo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) ed il succitato Rapporto Ambientale;

che, contestualmente, è stato dato mandato al Servizio Mobilità e Traffico di proseguire con l'iter della Valutazione Ambientale Strategica legata al PGTU;

dato atto che il PGTU ed il RA sono stati pubblicati integralmente, ai fini della massima trasparenza e diffusione, sul sito istituzionale dell'amministrazione;

che gli uffici hanno provveduto alla pubblicazione dell'avviso relativo all'adozione del Rapporto Ambientale sul Bollettino Ufficiale della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia n. 32 dd. 08.08.2012, come previsto dagli art. 13 e 14 del D. Lgs. 152/2006;

preso atto che, entro il termine di sessanta giorni a partire dalla data di pubblicazione del relativo avviso sul BUR, chiunque poteva prendere visione del Piano e del RA e presentare proprie osservazioni;

che sono pervenute ai sensi e nei termini di cui al dettato della citata pubblicazione sul B.U.R. n. 6 osservazioni, conservate in atti, e riassunte nello schema allegato sub 24) al presente provvedimento;

ritenuto di controdedurre nei modi e nei termini evidenziati nel sopraccitato schema allegato sub 24);

dato atto che, a seguito dell'accoglimento di alcune osservazioni, il RA viene modificato e costituisce l'allegato sub 23) al presente provvedimento, quale parte integrante e sostanziale dello stesso;

dato atto, altresì, che, a seguito delle modifiche al RA, anche gli elaborati del PGTU vengono in parte modificati e costituiscono gli allegati sub 1)-22) al presente provvedimento, quali parti integranti e sostanziali dello stesso;

ritenuto di dover procedere, ai sensi dell'art. 15 del D. Lgs. 152/2006, in qualità di autorità competente, alla formulazione del parere motivato sul Rapporto Ambientale come modificato dalle relative osservazioni accolte e di trasmettere, ai sensi dall'art. 16 del D. Lgs 152/2006, gli atti al Consiglio Comunale, quale organo competente all'approvazione del PGTU;

considerata la necessità di dare rapida attuazione al presente atto e, quindi, di disporre l'immediata eseguibilità della presente deliberazione;

delibera

1. di controdedurre alle n. 6 osservazioni, conservate in atti, pervenute sul Rapporto Ambientale (RA), relativo al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) adottato con deliberazione giunta n. 327 dd. 16.07.2012, come da schema allegato sub 24);
2. di esprimere parere favorevole al Rapporto Ambientale così come modificato a seguito delle controdeduzioni soprarichiamate ed allegato sub 23) al presente provvedimento di cui fa parte integrante e sostanziale;
3. di dare atto che, a seguito del parere favorevole sul RA di cui al punto 2), il PGTU, adottato con deliberazione giunta n. 327 dd. 16.07.2012, viene modificato ed integrato in alcuni punti degli elaborati, parti integranti e sostanziali del presente provvedimento, che lo compongono, come segue:

All.	Tavola	TITOLO
01	RT	Relazione Tecnica
02	MP	Interventi per la Mobilità Pedonale
03	MC	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste
04	MCc	Interventi per la Mobilità Ciclabile – Trieste centro
05	TPLco p	Copertura delle linee del TPL – Trieste
06	TPLs	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di fatto
07	TPLp	Schema delle linee del TPL – Trieste centro – Stato di progetto
08	VPc	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste centro
09	VP	Schema Generale di Circolazione della Viabilità Principale – Trieste
10	CFc	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste centro
11	CF	Classifica Funzionale delle Strade – Trieste
12	ST	Organizzazione degli Spazi di Sosta e Regolamentazione Tariffaria
13	RV	Regolamento Viario

14	VTA	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale
15	VTAs	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato attuale, v/c
16	VTP	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto
17	VTPs	Volumi di Traffico (Ae), Ora di punta del mattino (7:30/8:30) - Stato di progetto, v/c
18	INCa	Incidentalità lungo gli assi stradali
19	INCn	Incidentalità ai nodi
20	FA	Fasi di attuazione
21	AT	Ambiti territoriali per i Piani Particolareggiati
22	CP	Esiti della fase di partecipazione e consultazione

4. di dare seguito al procedimento secondo quanto previsto dall'art. 16 del D. Lgs 152/2006;
5. di dare esecuzione al disposto dell'art. 17 del D. Lgs 152/2006 in ordine alle informazioni sulle decisioni;
6. di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile.

L'assessore Marchigiani fornisce i chiarimenti del caso dopo di che la proposta, messa in votazione palese, viene approvata all'unanimità.

Viene dichiarata, altresì, con voti unanimi, l'immediata eseguibilità del provvedimento ai sensi e per gli effetti dell'art. 1, comma 19 [così come sostituito dall'art. 17, comma 12, L.R. 17/2004] della L.R. n. 21 dd. 11.12.2003.

La suesposta deliberazione assume il n. **534**.

IL PRESIDENTE
Fabiana Martini

IL SEGRETARIO GENERALE
Filomena Falabella

/d

h



REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA
COMUNE DI TRIESTE
Servizio Mobilità e Traffico

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

PIANO PARTECIPATO



Responsabile del procedimento:
ing. Giulio BERNETTI

Progettista:
ing. Giulio BERNETTI

Collaboratori tecnici di progetto:
ing. Lea RANDAZZO
ing. Sara BORGOGNA

Titolo

Osservazioni al Rapporto Ambientale e
Controdeduzioni

Data: novembre 2012

Tavola

OssRA

Trieste

OSSERVAZIONI AL RAPPORTO AMBIENTALE E CONTRODEDUZIONI

Legenda “Esito”:	
SI	L’osservazione è accolta
NO	L’osservazione non è accolta
PARZ.	L’osservazione è parzialmente accolta
COMM.	L’osservazione è un commento
NdC	L’osservazione non è di competenza del PGTU
NdC (PA)	L’osservazione non è di competenza del PGTU, in quanto riferita alla pianificazione attuativa, che costituisce un livello successivo e inferiore

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
1	17/09/12	Romanelli Pierpaolo	Mi par di capire che l'inversione del senso unico in via Rossetti sia stata cancellata. Faccio notare che oramai da qualche anno la via Rossetti è stata trasformata in un autodromo. Motorini, motorette e megamoto rombano indisturbati a velocità pazzesche, prendendo la salita dal viale come rampa di lancio: ed arrivati all'incrocio con via Ginnastica spesso prendono il volo. Poi proseguono a tutta manetta, imperterriti fino alle caserme. A tutte le ore del giorno e della notte. Questo succede anche perchè non c'è un semaforo che li rallenti, nè incroci con priorità. 120 Decibel!!! A voi non interessa nulla dell'inquinamento acustico? Le finestre sulla via debbono essere sempre rigorosamente chiuse, ma serve poco anche se si hanno finestre a vetri doppi antirombo. Il tratto peggiore è la rampa iniziale, ed il semaforo sulla via Ginnastica peggiora la situazione (le moto ferme che smanettano con l'acceleratore per catturare l'attimo fuggente). La soluzione è invertire il senso di marcia almeno sulla salita iniziale, e mettere dossi di rallentamento sul resto, e mettere semafori, oppure doppio senso di marcia. Oppure volete aspettare che l'exasperazione degli abitanti sfoci in gesti inconsulti?	via Rossetti in discesa almeno nel tratto iniziale, dossi rallentatori sul resto, semafori; in alternativa doppio senso di marcia	NO	Le scelte effettuate dal Piano su via Rossetti discendono dalla fase di partecipazione della bozza, nella quale sono emerse precise richieste inerenti l'assetto del TPL e dell'area adiacente l'Ospedale Maggiore (effettuate rispettivamente dalla Provincia di Trieste e dall'Azienda Ospedaliera, nell'ambito dei numerosi incontri tecnici svolti). I vincoli così emersi hanno reso necessario il ripristino dell'attuale senso di marcia. Le soluzioni legate al corretto utilizzo dell'asse possono essere valutate nell'ambito dei piani attuativi e dell'attività di controllo
2	20/09/12	Vascotto Laura	In merito alla sosta nel centro storico vorrei far presente che con le nuove regole previste per i residenti la sosta diventa una spesa insostenibile per chi decide di lasciare ferma una macchina, anche per parecchi giorni a settimana, decidendo di usare i mezzi pubblici per muoversi. Ciò anche allo scopo di evitare traffico e inquinamento. Purtroppo l'aver previsto tariffe così esose di sosta costringerà chi, come me, abita in centro storico e finora usava la macchina solo nel weekend ad usarla ogni giorno, anche per andare al lavoro. Immagino che giunta e consiglio si rendano conto che non tutti possono affrontare la spesa dei 60 mila euro richiesti per un posto macchina, non un garage!, in zona. Spero che rivediate la posizione della sosta dei residenti, che con le nuove modifiche privilegerà, solo chi usa la macchina ogni giorno, contribuendo all'inquinamento della città.	sosta centro storico: spesa insostenibile per residenti (tariffe così esose costringeranno a usare a usare macchina ogni giorno con aumento inquinamento)	SI	L'osservazione è accolta: il Piano propone un riesame della gestione della sosta per favorire ulteriormente i residenti e limitare l'inquinamento nell'area del centro storico, attraverso l'introduzione di un abbonamento che comporta un canone annuale di 360,00 Euro
3	17/09/12	Zecchini Mario	<i>documentazione cartacea conservata in atti</i>	---		
				A) Richiesta di apertura di Corso Italia al traffico privato e pubblico in direzione Piazza Goldoni (eliminando la previsione del senso unico alternato in via Canal Piccolo) e contestuale mantenimento solo senso unico del trasporto pubblico in direzione Rive lungo la via Mazzini	NO	La scelta effettuata dal Piano è coerente con la finalità di diminuire l'attraversamento del Borgo Teresiano da parte dei veicoli privati, aumentare le aree pedonali nelle aree centrali, senza penalizzare il TPL
				B) Richiesta che le aree pedonali siano intercalate da aree carrabili dedicate a carico/scarico, disabili e mezzi di emergenza	SI	I mezzi di emergenza possono comunque entrare nelle aree pedonali, nel mentre il sistema delle ZTL proposto dal Piano consente una rete di percorsi accessibili ai mezzi dedicati al carico/scarico delle merci
				C) Richiesta di costruire un ponte carrabile tra v. Trento e v. Cassa di Risparmio, da utilizzare anche per il passaggio dei mezzi del TPL	NdC	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del Piano
				D) Richiesta mantenimento attuale senso di marcia di v. Madonna	NO	La scelta effettuata dal Piano consente di limitare l'inquinamento in una via in salita, stretta e attualmente caratterizzata da flussi non irrilevanti, con continui fenomeni di "stop and go"

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				E) Richiesta di deviazione lungo Corso Saba anche linee 20, 21, 40 e 41	PARZ.	Le linee citate transitano lungo corso Saba in direzione Piazza Foraggi che è l'unica consentita dal senso unico della stessa via
				F) Prosecuzione corsia traffico privato da Ponte Fabra a L.go Barriera, lungo attuale corsia preferenziale TPL	NO	Lo spazio a disposizione non è sufficiente a realizzare quanto proposto
				G) Perplessità sul tratto v. Pellico - Ponte della Fabra per traffico privato e rilievo della coesistenza delle corsie di marcia con quelle del bus	COMM.	L'osservazione è un commento che non comporta modifiche di alcun elaborato
				H) Richiesta di istituzione doppio senso di marcia su v. Ginnastica	NO	La proposta non è compatibile con l'entità dei flussi di traffico coinvolti
				I) Richiesta mantenimento attuale disciplina circolazione su v. Canova	NO	La scelta del Piano è finalizzata a limitare l'inquinamento sulla via Canova e a migliorare il servizio del TPL
				L) Richiesta istituzione semaforo a incrocio v. Gatteri - v. Stuparich	SI	La proposta è contenuta negli elaborati del Piano
				M) anticipo del senso unico est-ovest da via Buonarroti a via Foscolo	NO	La proposta non è compatibile con l'assetto complessivo dell'area
				N) Richiesta di prevedere percorso v. Milano - v. Carducci - p.zza Goldoni, in luogo di quello previsto lungo v. XXX Ottobre - v. Valdirivo (in doppio senso)	SI	La proposta è recepita negli elaborati di Piano
				O) Piano non anticipa soluzioni riguardo coesistenza tra nuova viabilità in p.zza Oberdan - v. Giustiniano e capilinea/stalli bus previsti	NdC (PA)	L'osservazione non è accoglibile in quanto riferita ad un diverso livello di pianificazione (Piani Particolareggiati), all'interno del quale sarà dettagliata, fermo restando che l'assetto proposto è stato preventivamente valutato
				P) Contrarietà a istituzione doppio senso di marcia v. Fabio Severo (tra p.zza Dalmazia e v. Coroneo)	PARZ.	Per migliorare le criticità evidenziate, si modifica l'elaborato riducendo il doppio senso al solo tratto via XXIV Maggio - via Papiniano (utilizzando quest'ultima per raggiungere la via Coroneo), in modo da limitare le criticità in Piazza Dalmazia, all'incrocio via Severo - via XXIV Maggio e all'incrocio Coroneo/Severo
4	05/10/12	Provincia di Trieste	<i>documentazione cartacea conservata in atti</i>	---		
				A) definire gli indicatori per il monitoraggio delle fasi di attuazione del Piano e di effetti ambientali conseguenti all'attuazione del Piano	NO	Le singole fasi di attuazione sono indicative, temporanee e di durata non definibile a priori. Per tali motivi non è possibile definire adeguati indicatori e interventi di mitigazione a priori. Il Rapporto Ambientale riporta le verifiche e gli indicatori in relazione all'attuazione completa del piano e alle alternative disponibili
				B) inserire stime su emissioni polveri da traffico veicolare	SI	L'osservazione è stata accolta
				C) valutazione complessiva emissioni in atmosfera da traffico veicolare conseguenti a implementazione azioni di Piano	SI	L'osservazione è stata accolta
				D) valutazione allo stato attuale e dopo ogni fase attuativa dei seguenti inquinanti: CO, Nox, SO2, PM10, IPA e Benzene (mediante radielli), usando valori misurati da centraline di monitoraggio e risultati INEMAR provinciale	NO	L'osservazione implica la conoscenza esatta del contributo del traffico ai valori forniti dalle centraline, dato non disponibile; inoltre, i dati delle centraline forniscono informazioni su pochi punti e su un modello di tipo dispersivo e quindi non direttamente confrontabile con le alternative proposte dal Piano. Appare più coerente il rapporto ambientale che propone un confronto diretto tra gli scenari attraverso la simulazione di modelli emissivi
				E) descrizione (anche con dati numerici) delle variazioni stimate dei flussi di traffico e quindi delle riduzioni delle percorrenze auto private	NO	Le variazioni dei flussi sui singoli archi sono riscontrabili dal confronto delle tavole VTA (stato attuale) e VTP (stato di progetto). Per quanto riguarda i flussi di spostamento complessivo dei veicoli, a titolo cautelativo (e quindi senza considerare fenomeni di spostamento modale pur stimati verso il TPL) questi sono stati considerati inalterati

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				F) verificare che le soluzioni di progetto proposte siano compatibili con eventuali provvedimenti di chiusura del traffico di determinate vie (per emergenze o inquinamento)	SI	Gli interventi previsti dal Piano in tema di provvedimenti di chiusura sono compatibili, pur con qualche disagio, con alcune situazioni di emergenza ipotizzate. In particolare, è stata verificata la compatibilità con gli interventi previsti in caso di emergenza ambientale
				G) valutazione utile per stabilire posizionamento centraline per misurazioni emissioni sonore in zone più trafficate e rumorose	NdC	L'osservazione non è accoglibile in quanto esula dalle competenze del Piano
				H) descrivere e giustificare dimensionamento parcheggi interscambio per utenza turistica e flussi pendolari (proposta: park interscambio a Barcola e Obelisco) + planimetrie	NdC	Il Piano non prevede per sua struttura interventi infrastrutturali quali il dimensionamento e la realizzazione di parcheggi di interscambio. Le citate aree di Barcola e dell'Obelisco costituiscono uno stato di fatto non modificabile dal Piano che opera nell'ipotesi di infrastrutture sostanzialmente invariate
				I) correnti TPL, auto e bici devono essere separate in particolare su assi a traffico elevato (motivi sicurezza)	PARZ.	Dove tecnicamente possibile, in base alle scelte del Piano e alle caratteristiche geometriche delle strade interessate, sono state realizzate piste ciclabili in sede propria e corsie riservate al TPL. Ulteriori interventi potranno essere valutati in sede attuativa
				L) cronoprogramma per raggiungimento obiettivi proposti	NO	Un cronoprogramma non è previsto in quanto dipende da variabili non completamente identificabili a priori
				M) definizione costi degli interventi pianificati per verificare effettiva realizzabilità del Piano	NO	I costi non sono completamente valutabili a priori, in quanto dipendono sostanzialmente dalle scelte legate ai piani attuativi e ai materiali utilizzati
				N) quantificazione obiettivi di risparmio energetico attesi	PARZ.	Il risparmio energetico è un beneficio indiretto, non quantificabile con esattezza, ed è legato alle valutazioni effettuate in merito alla riduzione dell'emissione degli inquinanti

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
5	05/10/12	Servizio Mobilità e Traffico	<i>documentazione cartacea conservata in atti</i>	<p>In particolare nelle tavole CF e CFc, ove come "strada interzonale di II livello" si intende la viabilità percorsa dai mezzi pubblici, mancano i seguenti tratti: via dei Papaveri/via dei Fiordalisi dalla SP 35 al "piazzale istria"; via San Nazario/strada di accesso al tempio di Montegrisa/strada di collegamento con la Sp 1 dal centro di Prosecco alla SP 1; SP che collega l'abitato di Padriciano con Gropada; L.go Roiano/via santa Teresa/via Stock/via di Roiano da viale Miramare a piazza tra i rivi; via de Coletti tra via Schiaparelli e viale Campi elisi; ponte di via soncini/via della pace e relativi collegamenti con via dell'Istria; via Tor San Piero; via Cadorna nel tratto fra Annunziata e Venezian (ritorno linea 30); la strada per il sincrotrone e il collegamento SP1-SS14 a Basovizza; via Annunziata è segnata come impegnata da mezzi del TPL ma attualmente invece consente soltanto la prosecuzione lungo un controviale delle rive. Probabilmente alcuni tratti sono da inserire anche negli elaborati indicanti l'attuale stato del TPL (TPLcop). Nelle tavole CFc e CF il percorso pendice dello scoglietto in prossimità di vicolo dell'edera è indicato come viabilità interzonale, ma in realtà si tratta di una scaletta di collegamento.</p> <p>Nella tavola TPLcop mancano alcuni tratti, come via Cologna bassa ed un tratto di via Roma tra via Mazzini e Corso Italia.</p> <p>Ai fini di limitare il traffico sul percorso via Bosco – Piazza Garibaldi – via Oriani – via Carducci, eliminare la corsia riservata ai Bus tra le gallerie Vico e Sandrinelli.</p> <p>A pagina 46 dell'elaborato RT inserire "Le azioni di piano non influenzano i servizi del TPL dei comuni limitrofi" prima delle parole "per quanto riguarda il servizio trasporto pubblico marittimo".</p> <p>Nella relazione generale aggiungere "I Piani Particolareggiati dovranno, in ogni caso, essere coerenti con le previsioni del PGTU, anche con riferimento alle indicazioni dei sensi di marcia desumibili dall'elaborato VTPs, in base al posizionamento (destra o sinistra) della banda (v/c) rispetto all'arco, anche quando gli archi non fanno parte della viabilità principale." a pagina 69 dopo le parole "priorità dell'amministrazione."</p>	SI	L'osservazione è stata accolta
6	09/10/12	ARPA FVG	<i>documentazione cartacea conservata in atti (osservazione pervenuta fuori tempo massimo)</i>	---		
				A) cap. 6.14: le misure per il monitoraggio del piano (contenute nel RA) devono essere elementi prescrittivi	SI	L'osservazione è stata accolta
				B) par. 4.2.1: la normativa vigente per la qualità dell'aria è il D.lgs. 155/2010 che abroga tutte le norme precedenti tra cui il D.M. 60/2002	SI	L'osservazione è stata accolta
				C) correggere numerazione tabella pagg. 16-17-23 (obiettivi sottospecifici)	SI	L'osservazione è stata accolta
				D) nella tabella di analisi di coerenza riportare i collegamenti tra obiettivi ed azioni (es. le azioni volte ad incrementare mobilità pedonale e ciclabile cod. A e B portano ad una riduzione inquinamento acustico ed atmosferico, obiettivo generale 3)	SI	L'osservazione è stata accolta
				E) coerenza esterna: mancano coerenze tra PGTU e redigendo Piano di classificazione acustica comunale, Piano di Azione regionale, Piano di Azione Comunale, Piano comunale del Commercio	PARZ.	Il Rapporto Ambientale è stato aggiornato con alcune valutazioni in merito ai piani elencati con particolare riferimento a quelli vigenti
				F) coerenza esterna: rivedere le coerenze con PRUSST e PUP considerando i possibili aumenti del traffico veicolare diretto verso i previsti parcheggi del centro città	NO	La coerenza è stata verificata, ma non nelle ipotesi di nuovi flussi indotti dalle nuove infrastrutture: le assegnazioni dello stato di progetto non modificano a titolo cautelativo la scelta modale dell'utente, né la matrice Origine-Destinazione (l'utilizzo degli impianti di parcheggio è alternativo alla ricerca di sosta in strada nelle medesime zone e quindi non ha un impatto significativo sull'inquinamento).

N°	Data	Osservatore	Osservazioni in merito al Rapporto Ambientale (VAS)	Contenuti tecnici delle osservazioni	Esito	Controdeduzioni
				G) coerenza esterna: inserire gli effetti di Piani punti precedenti in quelli del PGTU	NO	Considerando l'orizzonte temporale di breve periodo e le finalità del PGTU, non si ritiene necessario considerare quanto richiesto
				H) cap. 5.1.3: chiarimenti su indicatore per rumore e calcoli effettuati per ricavarlo	SI	L'osservazione è stata accolta
				I) cap. 5.1.3: motivazioni utilizzo 35 dBA per zone pedonali e ZTL	SI	L'osservazione è stata accolta
				L) cap. 5.1.3: utilizzare i dati di emissione rumore per arco (se disponibili) per valutare effettive ricadute per ogni azione, magari mediante rappresentazione grafica 2D	NO	Si è ritenuto maggiormente cautelativo e significativo considerare il valore massimo nelle diverse aree interessate dalle singole azioni
				M) cap. 5.1.3: riportare sugli archi gli input ai modelli utilizzati per calcolo indicatori, ai fini di valutare efficacia azioni in fase di monitoraggio	PARZ.	L'entità dei flussi sugli archi è evidenziata negli elaborati del Piano VTA e VTP
				N) cap. 5.1.3 (Azioni): miglioramento arredo urbano non è appropriato come mitigatore inquinamento in quanto non ha efficacia diretta sulle emissioni	SI	L'osservazione è stata accolta
				O) per la valutazione delle emissioni sarebbe opportuno riportare i valori calcolati di emissione sui singoli archi per poter effettuare le analisi di dispersione inquinanti e fare confronto con rilevazioni stazioni qualità dell'aria	NO	Si è ritenuto maggiormente significativo considerare il valore medio in relazione alle singole azioni
				P) monitoraggio; integrare con: indicatori associati come da schema riportato in nota, controllo periodico di efficacia interventi di mitigazione intrapresi, modalità e cadenze temporali, responsabilità monitoraggio e circolazione dati, criteri su cui basarsi per adozione eventuali misure correttive in caso di impatti negativi imprevisti, sussistenza risorse necessarie per effettuare e gestire monitoraggio, eventuali rapporti collaborativi con altri Enti, produzione reports periodici	PARZ.	Il Rapporto Ambientale è stato aggiornato, in merito alla parte del monitoraggio e sulla base di quanto indicato dall'Allegato VI al D.Lgs 152/06, tenendo in considerazione che ogni valutazione è legata alla struttura emissiva dei modelli utilizzati per la valutazione dell'impatto del Piano sull'inquinamento. In particolare sono state approfondite le problematiche relative alla modalità di raccolta dei dati (rilievi di traffico automatizzati e manuali), agli indicatori (aggiornamento e ricalibrazione delle reti in modo da ricalcolare le emissioni derivanti dai flussi), alla periodicità della redazione degli opportuni report, nonché alle possibili misure correttive da apportare (eventuale riassegnazione con modifiche al Piano)