

## Riscontro delle osservazioni degli ECA durante l'iter della VAS

La presente relazione ha lo scopo di dare riscontro alle osservazioni presentate dagli Enti competenti in materia ambientale in sede di VAS durante la fase di post adozione del PUMS e PGTU del Comune di Pordenone.

Si riportano di seguito in forma schematica le osservazioni pervenute e le risposte effettuate dall'Amministrazione Comunale con il supporto del progettista dei Piani, del valutatore ambientale e degli uffici comunali competenti.

ARPA FVG Rif. Prot 0011078/P/GEN/AUT del 15.04.2022			
Nr. Osservazione	Tema osservazione	Contenuto osservazione	Risposta all'osservazione
ARPA_1	Mitigazioni/compensazioni al consumo di suolo - indicazioni	<p>Al fine di compensare tali effetti negativi si <b>valutano positivamente le misure di mitigazione e compensazione proposte all'interno dei relativi Rapporti Ambientali nelle schede di valutazione degli impatti inerenti alle azioni sia di PUMS che di PGTU.</b></p> <p>Visto il ruolo indicativo e di indirizzo dei due piani in esame pare opportuno che <b>siano fornite indicazioni a cui attenersi nelle future fasi di progettazione e redazione delle varianti urbanistiche</b> che dovessero rendersi necessarie all'attuazione delle previsioni, in particolare <b>per quanto riguarda i principi di massimo contenimento del consumo di suolo naturale e di utilizzo di pavimentazioni drenanti.</b></p>	<p>Nelle schede di valutazione degli impatti delle azioni dei Piani riportate nel Rapporto Ambientale sono indicate, in generale, le misure di mitigazione e compensazione necessarie per garantire la sostenibilità degli interventi previsti.</p> <p>Tali misure di mitigazione e compensazione degli interventi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Minimizzare il consumo di nuovo suolo verde sfruttando al massimo le aree già pavimentate esistenti</li> <li>✓ Massimizzare le superfici drenanti e l'utilizzo di verde anche con la realizzazione di aree verdi arboree/arbustive con diverse funzioni ecosistemiche.</li> </ul> <p>Una valutazione e identificazione più specifica di tali misure dovrà essere effettuata in fase di progettazione degli interventi, anche con variante non sostanziale al PRGC.</p> <p>Si riportano di seguito alcune <b>indicazioni a cui dovranno attenersi</b> le successive fasi di progettazione e redazione delle varianti urbanistiche.</p> <p>L'impermeabilizzazione e il consumo di suolo verde dovrà essere sempre mitigato e compensato principalmente con l'utilizzo di <b>soluzioni basate sulla natura (NBS)</b> quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Forestazione urbana</li> <li>• Infrastruttura Verde</li> <li>• Sistemi di drenaggio urbano.</li> </ul> <p>La finalità è massimizzare le superfici drenanti, a fondo naturale e la presenza di vegetazione (ad esempio nelle aree perimetrali delle cerniere, nei parcheggi, nelle piste ciclopedonali) al fine di creare zone ombreggiate, raffrescate e di riduzione degli inquinanti in atmosfera anche usando per le nuove piantumazioni specie arboree e</p>

			<p>arbustive antismog e a bassa emissione di COV (es. Acer, Fraxinus, Betula, ecc).</p> <p>Si riportano di seguito alcune <b>indicazioni pratiche di mitigazione e compensazione degli interventi.</b></p> <p><b>1. Massimizzare la piantumazione di alberi e la realizzazione di aree verdi</b> nei parcheggi, cerniere, poli di interscambio, piste ciclopedonali per creare ombra, migliorare la qualità dell'aria, potenziare l'evapotraspirazione e favorire le brezze. Ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- realizzare <b>parcheggi e cerniere "verdi"</b> massimizzando le aree verdi drenanti e le ombreggiature con gli alberi evitando aree completamente minerali e sigillate ad esempio con la realizzazione/mantenimento di verde perimetrale, di piantumazione per ombreggiatura stalli.</li> <li>- nella <b>realizzazione di piste ciclopedonali</b> minimizzare nuovo consumo di suolo verde e nel caso di consumo di suolo, l'impatto dovrà essere mitigato e compensato con interventi di realizzazione di nuove fasce verdi, ad esempio prevedere alberature antismog e bassa emissione di COV anche con aree drenanti (ad es. giardini della pioggia) per proteggere e ombreggiare ciclisti e pedoni o se non tecnicamente possibile da effettuare in altri siti ritenuti prioritari per la protezione della salute (riferimento alle NTA art. 71 della Variante generale n. 18 del Comune di Pordenone)</li> <li>- nella <b>realizzazione di strade</b> che prevedono nuovo consumo di suolo verde l'impatto dovrà essere mitigato ad esempio prevedendo alberature antismog anche con aree drenanti (ad es. giardini della pioggia) per migliorare qualità ambientale locale e proteggere e ombreggiare ciclisti e pedoni e compensato ad esempio con la realizzazione di nuove fasce verdi (vedi punto 3.)</li> <li>- la <b>realizzazione delle rotatorie</b> dovrà avvenire ottimizzando l'uso di suoli già impermeabilizzati e massimizzando nuove aree verdi e drenanti (ad esempio rinverdimento innesti dei rami delle rotatorie anche con specie verdi antismog)</li> </ul> <p><b>2. Massimizzare le pavimentazioni drenanti</b> per favorire l'infiltrazione delle acque piovane verso la falda. Ad esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>realizzare parcheggi</b> con stalli drenanti, con pavimentazione permeabile, fossati e trincee drenanti, con giardini della pioggia,</li> </ul>
--	--	--	--

			<p>trincee infiltranti, fossati drenanti inondabili, cordoli interrotti che collegano aiuole depresse ecc.</p> <p>- per i <b>percorsi ciclabili</b> sfruttare prevalentemente i tracciati delle strade campestri a fondo naturale esistenti. In generale preferire percorsi ombreggiati e a fondo drenante. Per i percorsi in prossimità delle strade ottimizzare l'uso del suolo già pavimentato destinato a viabilità.</p> <p><b>3.Realizzazione di nuove fasce verdi di protezione</b> lungo le viabilità più inquinate da parte di privati o del pubblico per <b>compensare nuovo consumo di suolo verde degli interventi</b>, secondo quanto prescritto nelle norme della Variante n. 18 al PRGC (rif. "Studio dell'inquinamento della SS13 "Pontebbana" e di ulteriori viabilità di 1° livello finalizzato all'individuazione di aree idonee alla collocazione di fasce verdi di protezione" allegato alle tavole 7, 7a, 7b, 7c e 7d dello Studio e al cap. 18 Misure di mitigazione e compensazione. Tali fasce contribuiranno anche alla realizzazione della rete ecologica locale.</p>
--	--	--	---

**REGIONE FVG- SERVIZIO VALUTAZIONI AMBIENTALI- Rif. Prot N. 0024682/P del 29.04.2022**

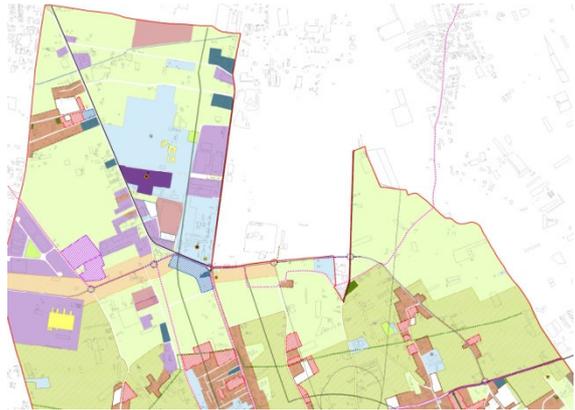
Nr.	Tema osservazione	Contenuto osservazione	Risposta all'osservazione
REG_VA_1	Riferimento parere Servizio transizione energetica	Manca ogni collegamento del PUMS con gli obiettivi del PAESC di Pordenone (es. azioni 4,8,18 del PAES)	<p>Nel rapporto ambientale è stata effettuata la valutazione delle coerenze tra gli obiettivi del PUMS/PGTU e gli obiettivi del PAES (Rif. par. 11.18 del Rapporto Ambientale), come previsto dai riferimenti per l'elaborazione delle VAS, al fine di verificare la coerenza tra gli indirizzi dei Piani.</p> <p>Ciò premesso, le azioni richiamate del PAES del 2016 sono:          Azione 4: Miglioramento delle prestazioni emissive della flotta mezzi del T.P.L.          Azione 8: Riduzione dei consumi di carburante nel settore trasporti privati          Azione 18 (programmate 2016-2020): Potenziale di miglioramento delle prestazioni emissive della flotta mezzi del T.P.L</p> <p>Rispetto a tali azioni, risulta evidente per quanto ampiamente riportato negli elaborati dei progetti dei due Piani, la piena coerenza rispetto ai temi soprarichiamati</p> <p>Si riporta a sostegno della direzione di sostenibilità relativamente al parco TPL i seguenti finanziamenti ottenuti per l'acquisto di nuovi bus ecologici:</p>

			<p>PSNMS - Finanziamento di € 4.223.931 per acquisto 16 autobus urbani a gas metano liquefatto. Fornitura mezzi entro 31/12/2023</p> <p>PNRR - Finanziamento di € 4.050.860 per acquisto di 6 autobus urbani full electric. Fornitura mezzi entro 30/09/2024</p>
REG_VA_2	Riferimento parere Servizio transizione energetica	<p>Si suggerisce di definire meglio gli <b>obiettivi del piano</b>, e la loro <b>quantificazione</b>, ivi compreso un <b>piano di monitoraggio</b> e un <b>cronoprogramma di realizzazione delle azioni</b> (ad esempio con orizzonte 2030 e 2050) nel quadro della mobilità sostenibile, collegandola a indirizzi e azioni proposte;</p>	<p>Nel Piano di monitoraggio della VAS sono stati definiti gli indicatori di monitoraggio per misurare le azioni dei Piani. Il target indicato è a 10 anni cioè al 2033.</p> <p>Nel merito si rileva che, per quanto riguarda la quantificazione degli obiettivi: il PUMS è un “piano quadro” che definisce le linee strategiche e le traduce in provvedimenti concreti per raggiungere gli obiettivi di una maggior sostenibilità. Poiché la portata di queste strategie è influenzata da molteplici fattori, anche esterni alla realtà pordenonese e afferenti ad altri aspetti suscettibili di influenzare le scelte delle persone, risulta velleitario voler quantificare gli effetti dei provvedimenti ovvero delle strategie. Gli obiettivi alla base del PUMS, che ne motivano la redazione quale strumento per ridurre le esternalità negative legate alla mobilità consumi, emissioni, mobilità parassita, dequalificazione urbana, rappresentano mete da raggiungere: solo il monitoraggio reale degli effetti, come previsto dal Piano, potrà indicare la reale efficacia dell’insieme delle strategie applicate.</p> <p>Per quanto riguarda un cronoprogramma di realizzazione degli interventi strutturali, quelli relativi alle opere già contenute nel Piano di Dettaglio del Centro Storico (2018), che comprendono l’ipercentro e il “ring”, verranno realizzati con la sequenza indicata in tale strumento, che pone per ultimo quello riguardante via Pola, trattandosi del coinvolgimento anche di altri Soggetti e di un percorso progettuale con iter più lungo. Il completamento della circonvallazione sud vede la prossima assegnazione del progetto preliminare e quindi avrà le tempistiche di questo iter. La bretella tra viale Treviso e via Dogana è condizionata dalle programmazioni di altro Soggetto (Ente Fiera), con il quale vi è necessità di coordinamento.</p> <p>Per quanto riguarda gli altri interventi, che sono stati definiti “di breve periodo” e che nella maggior parte dei casi riguardano la gestione dell’esistente, saranno distribuiti per ambiti unitari nelle programmazioni annuali e l’orizzonte temporale complessivo è quello del PUMS. Il Regolamento Viario del PGTV</p>

			andrà a disciplinare gli interventi che hanno riflessi sulla rete viaria.
REG_VA_3	Riferimento parere Servizio transizione energetica	Indirizzo Strategico 3 “Incidere sulla ripartizione modale degli spostamenti individuando percorsi di trasporto pubblico urbano ad alta velocità commerciale”. La realizzazione dell’intermodalità potrebbe essere collegata ad obiettivi quantificabili e monitorabili per esempio con un <b>obiettivo di riduzione della mobilità veicolare privata e dei mezzi pesanti, espressa in termini numerici</b> ;	<p>Gli indicatori scelti per misurare l’azione di Piano collegata al singolo obiettivo dello stesso (rif. par. 10.4 RA tabella coerenza interna tra obiettivi/azioni del Piano) sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ripartizione modale dei diversi sistemi di trasporto (%) tpl, <b>auto</b>, bici, piedi, moto</li> <li>- composizione parco veicoli commerciali (numero) diesel e a basso impatto (metano, benzina/metano, gpl, benzina/gpl, elettrico, benzina/elettrico)</li> </ul> <p>Al paragrafo 6.2 della Relazione PUMS “Valutazione tecnica ed ambientale quantitativa dello scenario del PUMS in riferimento allo scenario di riferimento (SR) attraverso l’utilizzo di alcuni indicatori relativi al sistema della mobilità e alle emissioni inquinanti” pag. 61 e segg. della Relazione PUMS, sono pure citati gli indicatori di monitoraggio e, per quanto riguarda la domanda di mobilità, essi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-<b>volumi di traffico presenti nei nodi e in sezioni viarie, articolati per manovre e tipologie veicolari</b> (quindi compresa la modalità ciclistica) nelle stesse postazioni delle analisi effettuate, utilizzando le stesse modalità di rilevazione (compreso il periodo dell’anno nel quale tali analisi sono state condotte e le codifiche attribuite alle manovre) e le stesse modalità di restituzione dei dati, in modo da poter agevolmente costruire i confronti;</li> <li>-<b>flussi pedonali</b> nelle stesse postazioni e con e stesse modalità di rilevazione (compreso il periodo dell’anno) e restituzione utilizzate nelle analisi;</li> <li>-<b>frequentazione degli impianti di parcheggio concentrati</b> (dati raccolti da GSM, da ottenere con le stesse modalità);</li> <li>-<b>sosta su strada per ambiti</b>, utilizzando, a riferimento, le rilevazioni condotte nella fase di analisi;</li> <li>-<b>volumi di passeggeri a bordo dei mezzi pubblici</b> (dati raccolti da ATAP) e <b>movimentazioni alle fermate</b>.</li> </ul> <p>Per quanto riguarda invece l’offerta di trasporto essi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>lunghezza dei tronchi viari della rete delle strade principali destinati alla mobilità veicolare motorizzata privata;</b></li> <li>· <b>lunghezza dei tronchi viari destinati al trasporto pubblico, sia con transito su corsia preferenziale, che in promiscuo (servizio urbano);</b></li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>· <b>lunghezza dei tronchi dei percorsi dedicati alla mobilità ciclistica (a prescindere dalle tipologie);</b></li> <li>· <b>kmq di Zone 20 – 30 e Residenziali (non si considerano modifiche delle regolamentazioni attuabili nel le ZTL e nelle aree pedonali, che sono modificabili in ragione di esigenze contingenti);</b></li> <li>· <b>numero di posti presenti negli impianti di parcheggio concentrati (l'articolazione in "stalli a rotazione" e "stalli per abbonati" è argomento attuativo);</b></li> <li>· <b>numero di stalli regolamentati a pagamento (come per il parametro precedente, nel PUMS non si specificano le articolazioni tariffarie, in quanto soggette a modifiche di natura attuativa, argomento trattato in linea metodologica nel PGTU);</b></li> <li>· <b>kmq di siti di parcheggio concentrati, articolati in "siti liberi" e "siti a pagamento" (le eventuali tariffe applicate sono argomento attuativo);</b></li> <li>· <b>numero ed estensione delle "cerniere di mobilità".</b></li> </ul> <p>Gli esiti delle differenze di tali indicatori vengono valutati con incremento o decremento sulla base dello specifico indicatore.</p> <p>I traguardi temporali di verifica sono biennali e comunque legate agli interventi attuati del Piano.</p>
REG_VA_4	Riferimento parere Servizio transizione energetica	Allo stesso obiettivo si potrebbe <b>associare un target atteso di riduzione della CO2 equivalente, di aumento del numero di vetture a basse emissioni, di colonnine di ricarica;</b>	<p>Nel Piano di monitoraggio, alla stessa azione (AP_10) è stata associata la <i>valutazione della CO2 equivalente a livello comunale</i> che avverrà tramite INEMAR (ARPAFVG).</p> <p>Tra gli indicatori sono presenti anche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veicoli elettrici (%)</li> <li>- colonnine di ricarica veicoli elettrici (N)</li> </ul>
REG_VA_5	Riferimento parere Servizio transizione energetica	Obiettivo strategico 7 "Impostare un sistema globale di governo degli approvvigionamenti e del traffico pesante": sarebbe opportuno <b>sviluppare una valutazione dell'impatto della logistica e dell'e-commerce sul traffico, e valutare se sviluppare un piano di gestione della logistica e dell'e-commerce da associare a misure specifiche;</b>	<p>Questa strategia è stata ricompresa tra quelle di medio e lungo periodo ed è trattata nella Relazione PUMS al paragrafo 5.2. Richiede uno stretto confronto con gli operatori e l'acquisizione di parametri di natura economica di settore in continua trasformazione. Il PUMS già individua al suddetto paragrafo le possibili linee per sviluppare un piano di governo di questi spostamenti.</p> <p>Gli effetti della presenza in ambito urbano di mezzi pesanti, nelle diverse categorie, sono valutabili nell'indicatore relativo alla domanda - <b>volumi di traffico presenti nei nodi e in sezioni viarie, articolati per manovre e tipologie veicolari -</b>.</p>

REG_VA_6	Riferimento parere Servizio transizione energetica	Le misure/azioni proposte nell'Indirizzo strategico 7 "Impostare un sistema globale di governo degli approvvigionamenti e del traffico pesante in generale" (pag.19) potrebbero essere <b>più ambiziose</b> , e comunque rischiano di essere in contrasto con l'obiettivo di mobilità sostenibile: si segnala <b>ad esempio che incentivare le consegne a domicilio da parte degli operatori (punto 13 pag.23) potrebbe essere sostituito con un sistema di distribuzione che privilegi gli hub esistenti</b> (parcheggi, spazi di centri commerciali etc) <b>per la raccolta delle merci anziché la distribuzione porta a porta;</b>	Le consegne a domicilio da parte di operatori opportunamente organizzati e che impiegano mezzi idonei alle caratteristiche della città andrebbero a sostituire spostamenti individuali privati, necessariamente compiuti in modo non ottimizzato e pertanto più impattanti sulla circolazione. Nei Piani si prevede inoltre proprio quanto osservato, ossia l'utilizzo delle cerniere e anche di altri hub urbani – atteso che essi siano comunque già intercettati dai consumatori nell'ambito dei loro spostamenti - anche come punto per la raccolta delle merci in modo da ridurre la distribuzione porta a porta.
REG_VA_7	Riferimento parere Servizio transizione energetica	Sarebbe opportuno <b>accompagnare gli scenari</b> (Pag.28-33) <b>con delle analisi socioeconomiche che stimolino i costi di realizzazione e i risultati attesi in termini di sostenibilità:</b> ad esempio riduzione veicoli privati in circolazione, CO2 risparmiata, riduzione incidenti, ecc.;	Per i risultati attesi in termini di sostenibilità, si riportano <b>gli indicatori di monitoraggio</b> collegati a indirizzi e obiettivi dei Piani. Tra questi ci sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>- ripartizione modale tra i diversi sistemi di trasporto, tra cui i <b>veicoli privati (%)</b></li> <li>- emissioni di CO<sub>2</sub> <b>trasporti su strada</b> Comune (tramite inventario INEMAR aggiornamenti di ARPAFVG)</li> <li>- <b>numero di incidenti</b> tra auto/ciclisti, auto/pedoni, che coinvolgono TPL e tasso incidentalità stradale (con morti e feriti)</li> </ul> Non si ritiene possibile trasformare i valori di questi indicatori, in termini di "costi" direttamente rapportabili ai provvedimenti di PUMS, in quanto soggetti ad una molteplicità di fattori esterni imprevedibili (vedi ad esempio incentivi del Governo e prezzo dei carburanti). Analisi socioeconomiche di contesto sono state peraltro sviluppate all'atto della redazione del PRGC, che rimane lo strumento di riferimento anche per il PUMS.
REG_VA_8	Riferimento parere Servizio transizione energetica	Si segnala che <b>alcuni obiettivi/indirizzi strategici sarebbero meglio collocabili tra le azioni.</b> Per esempio l'Indirizzo Strategico 5 "Completamento della rete dei collegamenti ciclabili secondo i criteri di BiciPlan";	Il " <i>Completamento della maglia dei percorsi ciclabili secondo i principi del Biciplan</i> " è proprio una azione del PUMS (AP_9) e non un obiettivo.
REG_VA_9	Riferimento parere Servizio transizione energetica	<b>Coinvolgimento della cittadinanza e della società civile</b> sembra essere limitato. suggerisce quindi di realizzare un coinvolgimento più ampio della cittadinanza, per garantire il	La <b>partecipazione</b> è un elemento centrale dei due Piani, infatti costituisce vero e proprio obiettivo: <i>Incremento del dialogo con il cittadino, al fine di coinvolgerlo nello sviluppo delle strategie relative alle Zone 20-30-Residenziali e "dello shopping"</i>

	Partecipazioni cittadine	più possibile l'efficienza dei percorsi e circuiti evidenziati dal PUMS e PGTU e il mantenimento degli itinerari ciclabili e dell'ambiente.	(progettazione partecipata) (OP_10 PUMS e OP_8 PGTU). Inoltre è stato individuato uno specifico indicatore di monitoraggio: "N° di iniziative di educazione/promozione in tema di mobilità sostenibile". Si fa riferimento agli incontri pubblici riportati nel punto ASS 3
REG_VA_10	Linee guida PUMS	Si segnalano infine, come utile risorsa, le "Linee guida per sviluppare un Piano della mobilità sostenibile" ("Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan", disponibile al seguente indirizzo: <a href="https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines">https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines</a> ).	L'amministrazione ritiene che i Piani per essere efficaci devono essere calati nella realtà. Se si utilizzano criteri generici il rischio è di fare un esercizio di stile inefficace. Sono state comunque seguite le Linee ministeriali di riferimento.
REG_VA_11	Contenuti PUMS e PGTU	Nella rappresentazione dello scenario di cui alla Tav. SP-3 si rileva che: al tratto viario che dal confine con Roveredo alla Loc. Paradiso ricalca il tracciato dell'ipotesi di Gronda Nord di PN e poi prosegue sino ad incrociare la Via Maestra Vecchia viene attribuita la classificazione di Viabilità di primo livello regionale. Per il tratto tra l'intersezione con la SS 251 e la SP via Maestra Vecchia tale Classifica pare "incongruente" non svolgendo, il tratto in questione, nessuna funzione di scala regionale se non la connessione della rete inter quartiere ad un asse regionale.	In questa tavola si riportano gli elementi di pianificazione attualmente presenti (crf. estratto Variante N. 18 Componente strutturale riportato in Fig. 1), non quelli proposti dal PUMS.  Fig. 1
REG_VA_12	Contenuti PUMS e PGTU	Sempre nella TAV SP-3 manca, una classificazione adeguata alla SS251 nel tratto dall'incrocio con la SS13 sino al confine comunale con San Quirino. Infatti, nel tratto intersezione SS13 loc. Paradiso la Statale assume il ruolo di inter quartiere e nel tratto dalla Loc. Paradiso al confine con il comune di San Quirino, non viene riportato neppure il tratto viario. Nella TAV PGTU-1 i due tratti stradali di cui sopra sono classificati ambedue come viabilità di inter quartiere, cosa che, se è comprensibile per il tratto sud della SS 251 (Via Nuova di Corva) essendo la funzione svolta dalla viabilità sovrapponibile per parallelismo	Nella TAV SP-3 si riporta lo stato di fatto, non la proposta PUMS. Il tratto citato corre sul confine comunale; verrà inserito nella tavola tenendo presenza che la strada è di competenza territoriale metà del comune di Pordenone e metà del Comune di S. Quirino e di competenza amministrativa della Regione. Sarà inoltre integrata la legenda con la classe di strada extraurbana che va a dare continuità alla classe in centro abitato.  Si ribadisce la scelta del PGTU per i tronchi stradali citati, con l'avvertenza che, entro il centro abitato, la classe è quella delle "strade interquartiere", mentre all'esterno vale la classe C1. Non si comprende comunque il "parallelismo" tra la S.R. 251 – via nuova di Corva – e il tracciato della A 28, che è ad essa "ortogonale".

		alla A28, non si coglie analoga possibilità di traslazione di funzioni per il tratto a nord della SS13.	
REG_VA_13	Contenuti PUMS e PGTU	Per quanto attiene al <b>nodo dell'Interporto collegamento verso SRPN 35</b> , si ritiene che l'ipotesi di completamento dello svincolo, con cui si concorda, debba tener conto anche dell'adeguamento del manufatto per renderlo percorribile anche ai <b>trasporti eccezionali</b> , cosa attualmente non possibile.	Gli aspetti progettuali non sono di pertinenza del PUMS e del PGTU, in ogni caso si concorda. Il nodo richiamato non è di pertinenza del Comune per cui tale richiesta sarà veicolata Autovie Venete.
REG_VA_14	Contenuti PUMS e PGTU	Sulla viabilità ciclabile si comunica che a seguito della razionalizzazione dei tracciati della RECIR la ex FVG10 è ora la <b>FVG9</b> . Pertanto dovranno essere <b>aggiornate le identificazioni cartografiche</b> e le parti di <b>relazione</b> riportanti la vecchia definizione. Per quanto riguarda i tracciati delle due FVG, FVG4 e FVG9, che interessano il territorio Pordenonese, si prende atto che la collocazione cartografica presente nel PUMS e nel PGTU, è coerente con il Piano Regionale.	Si prende atto correggendo la denominazione.
REG_VA_15	TPL	Il proposto riordino e modifica dei tracciati dei servizi urbani di trasporto pubblico locale del comune di Pordenone e della conurbazione, con schema "a raggiera" e attestazione su polarità di cintura per l'interscambio con i servizi extraurbani e con le altre modalità di trasporto, come detto, dovrà essere <b>oggetto di specifico procedimento di verifica e approvazione da parte del Servizio trasporto pubblico regionale e locale</b> ai sensi della l.r. 23/2007, nonché necessariamente ricondotto nell'ambito contrattuale in essere tra la Regione, organo competente in materia di TPL, e la TPL FVG scarl., soggetto unico affidatario dei servizi regionali di trasporto pubblico regionale e locale su gomma, tranviari e marittimi.	Si concorda per la procedura. L'Amministrazione ritiene che visto che la Regione non ha mai proposto la revisione del servizio linee dell'urbano e visto che all'interno del PUMS un elemento fondamentale per ridurre l'uso dell'automobile è il TPL (che a Pordenone ha una % di utilizzo pari all'8,5%), il PUMS stesso ha proposto una revisione delle linee del servizio urbano secondo determinati principi. Sul PUMS adottato l'azienda dei trasporti ATAP ha elaborato un Programma di esercizio che ha di fatto costituito l'osservazione al Piano. Tale osservazione è stata completamente recepita e trasmessa alla Regione.
REG_VA_16	TPL	Si ravvisa la necessità che la proposta di modifica dei servizi, anche nell'ottica della futura sua	Tali elementi attuativi non sono di pertinenza del PUMS, ma lo studio di fattibilità e la verifica di sostenibilità economica è in corso

		valutazione nei termini di cui sopra, <b> venga dettagliata con una stima approssimativa dei costi</b> e una preventiva valutazione sulla <b>sostenibilità economica e di esercizio</b> della stessa.	da parte di ATAP, con la quale il progetto dei due Piani ha mantenuto un percorso di progressiva condivisione e della quale si sono accolte le osservazioni al PUMS, risultando il frutto dello studio dei Piani effettuato.
REG_VA_17	TPL	Dev'essere specificato che l'azione proposta dal PUMS di "introduzione del <b>biglietto unico per TPL</b> (per ora in provincia di PN), sosta e bike/car sharing al fine di agevolare l'intermodalità (sistema di pagamento unico) partendo dal biglietto unico per i due servizi urbano ed extraurbano" <b>va necessariamente valutata e concordata con la Regione</b> , tenuto conto delle politiche regionali sul sistema tariffario del TPL.	Si concorda che va concordato con la Regione alla cui attenzione è già stato sottoposto.
REG_VA_18	TPL	Si segnala la strategicità di un coordinamento delle linee di azione del PUMS con le politiche regionali in materia di rinnovo evolutivo del parco mezzi del trasporto pubblico urbano e transizione <b>verso autobus ad alimentazione alternativa</b>	Si fa riferimento al tal proposito ai punti precedenti e al finanziamento ottenuto riportato al punto REG_VA_1
REG_VA_19	Tpl e monitoraggio	Si suggerisce l'introduzione, tra gli "indicatori di monitoraggio" del PUMS, di un parametro che, rispetto agli effetti sulla sostenibilità energetica e ambientale delle azioni di Piano, <b>stimoli le riduzioni di consumo di carburante da fonti fossili per il trasporto pubblico</b> ed eventualmente le <b>conseguenti riduzioni in termini di inquinamento atmosferico e acustico</b> .	Gli indicatori richiesti sono già presenti nel PAES. Tali elementi attuativi non sono di pertinenza del PUMS.
REG_VA_20	Idraulica e percorsi ciclopedonali	Si rileva che nelle relazioni accompagnatorie degli stessi, è stato evidenziato che per quanto riguarda i <b>nuovi percorsi ciclabili</b> "vanno anche evitati i percorsi che possono rappresentare pericoli in ragione della loro vicinanza ad alvei di corsi d'acqua con elevato o anche moderato rischio di esondazione". Dalle varie planimetrie risulta, invece, che <b>diversi percorsi ciclopedonali sono previsti in alveo del fiume Noncello e del fiume Meduna</b> .	Nel PUMS non si introducono altre previsioni di opere rispetto a quelle che hanno già compiuto le verifiche citate, per quanto attiene agli interventi comunali. Si sono poi riportati i tracciati delle ciclovie di pertinenza sovra comunale, in particolare regionale, che dovranno essere verificate come osservato, qualora tali valutazioni non siano già state fatte nell'ambito del PREMOCI.

		<p>Tali previsioni, <b>pur compatibili con le indicazioni del Piano di Gestione Rischio alluvioni</b>, predisposto dall'Autorità di bacino distrettuale delle Alpi Orientali, dove all'articolo 10 delle Norme Tecniche di Attuazione si prevede che, nelle aree fluviali <b>possono essere consentiti</b> <b>previa autorizzazione idraulica della competente amministrazione regionale, esclusivamente interventi funzionali:</b></p> <p>a) alla navigazione interna e da diporto;</p> <p>b) all'utilizzo agricolo dei terreni;</p> <p>c) alla difesa o mitigazione del rischio;</p> <p>d) alla realizzazione di infrastrutture di rete/tecniche/viarie relative a servizi pubblici essenziali, <b>nonché di piste ciclopedonali</b>, non altrimenti localizzabili e in assenza di alternative tecnicamente ed economicamente sostenibili.</p> <p>L'indicazione dei nuovi percorsi ciclopedonali, sostanzialmente, <b>non è supportata dalle valutazioni di cui alla sopra indicata lettera (d).</b></p>	
REG_VA_21	Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRA) e percorsi ciclopedonali	<p>Territorio interessato da aree classificate come P1, P2 e P3A. Si evidenzia, pertanto, che le norme tecniche di attuazione del PGRA dovranno essere osservate già a partire dalla fase di pianificazione urbanistica, al fine di <b>verificare opportunamente la compatibilità idraulica</b> delle ipotetiche trasformazioni.</p>	La risposta è la medesima del precedente punto.
REG_VA_22	Idraulica	<p>Nell'eventuale fase di progettazione definitiva, saranno oggetto di valutazione da parte del Servizio Difesa del Suolo per il <b>rilascio dell'autorizzazione idraulica</b> ai sensi dell'art.17 della l.r. 11/2015 segnalando fin d'ora che il richiedente l'autorizzazione e titolare della concessione del bene demaniale sarà responsabile della gestione del percorso al fine di garantire la sicurezza degli utenti anche in caso di eventi di piena dei corsi d'acqua. Infatti, per alcuni tratti le piste in alveo saranno</p>	Come riportato sopra, sono tutti aspetti progettuali, non di pertinenza del PUMS.

		<p>sicuramente sommerse dalle acque del Noncello, del Meduna e di altri corsi d'acqua attraversati dalle stesse.</p> <p>Si osserva inoltre che qualora la viabilità del PUMS interessi aree pubbliche di nuova realizzazione appartenenti alle classifiche A e B di cui al vigente codice della strada, oppure una nuova strada ad elevata intensità di traffico, definita come "viabilità di primo livello" nel Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, approvato con Decreto del Presidente della Regione 16 dicembre 2011, n. 300/Pres., le <b>aree devono essere dotate di idonei sistemi di raccolta e trattamento per le acque meteoriche</b>, come previsto dall'art. 25 comma 1 delle norme di attuazione del PRTA di cui al Decreto del Presidente della Regione n. 74 del 20.03.2018;</p>	
REG_VA_23	Coerenza obiettivi PPR	<p>Ai sensi dell'art 15 delle NTA del Piano Paesaggistico Regionale, per i piani di settore, deve essere <b>assicurata la coerenza con gli obiettivi di qualità, gli indirizzi e le direttive del PPR.</b></p>	Tutto quello inserito nel PUMS è coerente al PRGC. Quest'ultimo è stato conformato al PPR.
REG_VA_24	Piste ciclabili e prati stabili	<p>Dall'analisi degli elaborati grafici si rilevano inoltre <b>potenziali interferenze delle piste ciclabili di progetto con alcuni prati stabili</b> naturali (es: itinerario 7). Si ricorda che, in caso di interferenza, deve essere verificata preliminarmente con il competente Servizio biodiversità <b>l'ammissibilità di una eventuale riduzione della superficie</b> ai sensi dell'art 5 della l.r. 9/2005.</p>	Gli aspetti di verifica delle potenziali interferenze con alcuni prati stabili di alcuni itinerari ciclabili previsti dal PUMS saranno trattati nell'ambito della stesura degli studi di fattibilità tecnico-economica delle stesse, qualora non già effettuate nell'ambito delle progettazioni comunali o nel PREMOCI, quindi non sono di pertinenza del PUMS.
<b>ASFO Prot. N. 0031817/P del 14.04.22</b>			
Nr.	Tema osservazione	Contenuto osservazione	Risposta all'osservazione
ASS_1	Strade a velocità 30 Km/h	<p>Per le zone in cui è previsto il <b>limite di velocità pari a 30 Km/h</b> sarebbe opportuno optare per <b>soluzioni di tipo rimovibile</b> (ad es. dissuasori mobili o l'utilizzo della segnaletica orizzontale dipinta sulla superficie stradale) al fine di ottenere:</p>	<p>Si condivide un approccio di natura sperimentale in alcune situazioni, ad esempio nella realizzazione di tratti a "mobilità condivisa" su strade principali. Come già precisato nel PUMS e nel PGTU, negli altri casi, la realizzazione dei progetti di Zone 20 – 30 e Residenziali seguirà un percorso di condivisione con i cittadini interessati.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• una maggiore sicurezza in ambito residenziale e la “comprensione” da parte dei residenti dell’adozione della strategia del limite dei 30 Km/h;</li> <li>• il collaudo delle misure “provvisorie” in modo da verificarne l’efficacia e successivamente procedere alla realizzazione delle soluzioni definitive.</li> </ul> <p>Si evidenzia, come la “<b>struttura stradale</b>” sia importante al fine del rispetto dei limiti di velocità, in quanto può condizionare il conducente del veicolo motorizzato ad adottare un comportamento di guida più responsabile. A tal proposito, è auspicabile l’azione su diversi fattori tra cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il <i>contesto ambientale</i> (disegno della strada, visibilità, presenza di ostacoli, ecc.);</li> <li>• la <i>circostanza</i> (giorno/notte, condizioni metereologiche, congestione, ecc.);</li> <li>• il <i>comportamento del conducente</i>.</li> </ul> <p>Tutti questi fattori concorrono a rendere le <b>strade più sicure</b> per ciclisti e pedoni con una ricaduta positiva sulla mobilità lenta, diversamente da quanto si otterrebbe andando semplicemente ad imporre un limite di velocità (vds. I criteri guida per la progettazione delle “zone 30” – Regione Piemonte – Piano Regionale delle Sicurezza Stradale del 25/01/2006);</p>	<p>La progettista dei Piani indica che i concetti relativi all’importanza della “struttura stradale” sono già contenuti nel PUMS e nel PGU.</p>
<b>ASS_2</b>	Zone a velocità 20 km/h	<p>La <b>zona individuata per istituire il limite di velocità di 20 km/h</b> (detta anche “zona d’incontro”) dovrebbe essere strutturata come un’area all’interno del tessuto urbano in cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• i pedoni possono utilizzare l’intera area di traffico e hanno la precedenza rispetto ai veicoli;</li> </ul>	<p>I concetti espressi sono già contenuti nel PUMS e nel PGU.</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• i pedoni non possono ostacolare la circolazione dei veicoli;</li> <li>• il parcheggio è permesso unicamente nei luoghi designati e demarcati.</li> </ul> <p>Sarebbe opportuno che l'introduzione della limitazione dei 20 km/h venga preceduta da studi che <b>valutino la necessità di attuare la suddetta limitazione quando la zona interessata presenta elevate relazioni trasversali alla strada o dove appare ampiamente giustificato favorire l'uso misto dello spazio stradale</b> (per esempio in zone centrali o dove la presenza di pedoni è importante – vds. <i>Ordinanza del DATEC concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro1 – del 28/09/2001 rev. 01/01/2021</i>).</p> <p>A tal proposito può essere utile fare riferimento ai dati relativi agli incidenti stradali avvenuti nel Comune di Pordenone, soprattutto nelle zone o nelle intersezioni maggiormente a rischio (ad es. tramite il sistema MITRIS);</p>	
<b>ASS_3</b>	Partecipazione residenti	<p>Al fine di sensibilizzare i residenti delle zone interessate rispetto alla sicurezza delle strade nonché per renderli maggiormente consapevoli dei risultati dovuti a comportamenti corretti, l'introduzione di zone 30 e zone 20 potrebbe portare a migliori risultati qualora gli stessi residenti vengano coinvolti nelle fasi che precedono l'avvio delle misure previste</p>	<p>La partecipazione è un elemento centrale dei due Piani, infatti costituisce vero e proprio obiettivo: <i>Incremento del dialogo con il cittadino, al fine di coinvolgerlo nello sviluppo delle strategie relative alle Zone 20-30-Residenziali e "dello shopping"</i> (progettazione partecipata) (OP_10 PUMS e OP_8 PGU).</p> <p>Inoltre nel RA è stato individuato uno specifico indicatore di monitoraggio: <i>"N° di iniziative di educazione/promozione in tema di mobilità sostenibile"</i></p> <p>Si riportano gli incontri effettuati:</p> <p><b>Incontri pre-adozione</b>  01 ottobre 2020 presentazione dei Piani ai Sindaci e tecnici;  22 settembre 2021 presentazione dei Piani ai cittadini;  16 febbraio 2022 presentazione dei Piani agli uffici comunali, agli assessori e ad ATAP s.p.a.</p> <p><b>Incontri post-adozione</b>  25 febbraio 2022 Conferenza stampa sui Piani adottati</p>

			<p>11 maggio 2022 presentazione dei Piani agli Stakeholders (Amici Della Pista, Anaci, Ance, Architetti, Ascom, Asfo, Be Charge, Casartigiani, Cciaa, Cia, Coldiretti, Confartigianato, Confedilizia, Confesercenti, Confimprese, Confindustria, Fiab, Forestali/Agronomi, Geologi, Geometri, Green 23, Ingegneri, Periti, Piccolipassi, Sviluppo E Territorio, Unione Industriali, Unipn)</p> <p>11 maggio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Atap</p> <p>17 maggio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con l'ufficio Pianificazione</p> <p>17 maggio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Interporto</p> <p>16 giugno 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Terraè e Legambiente</p> <p>17 giugno 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Sindaci</p> <p>21 giugno 2022 incontro di partecipazione sui Piani con RFI</p> <p>26 luglio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con RFI</p> <p>13 settembre 2022 incontro di partecipazione sui Piani con RFI</p>
--	--	--	---