



Comune di Pordenone

SETTORE VII – Opere pubbliche e gestione del territorio
U.O.C. Difesa del suolo e mobilità urbana
U.O.S. Mobilità urbana

Dichiarazione di Sintesi

(ai sensi dell'art. 17, comma 1 punto b D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.)



Sommario

1. Premessa	3
2. Il processo di VAS del PGU e PUMS	3
3. I rapporti ambientali del PGU e PUMS	4
4. La partecipazione.....	8
3. L'integrazione del parere motivato	9



1. Premessa

Il presente documento costituisce la dichiarazione di sintesi del processo di valutazione ambientale strategica del PUMS e PGTU del Comune di Pordenone.

La Dichiarazione di sintesi, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, è un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto, ai sensi dell'articolo 8, del rapporto ambientale redatto ai sensi dell'articolo 5, dei pareri espressi ai sensi dell'articolo 6 e dei risultati delle consultazioni avviate ai sensi dell'articolo 7, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

L'articolo 9 della direttiva è integralmente ripreso dall'art. 17 comma b) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che descrive la Dichiarazione di Sintesi come un documento *“in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate”*.

Ai fini di garantire l'integrazione delle considerazioni ambientali nel PUMS e PGTU, è stato avviato un processo integrato di Pianificazione e Valutazione Ambientale Strategica, che, fin dalle fasi iniziali, ha permesso di utilizzare le informazioni e le valutazioni ambientali.

Il Rapporto Ambientale è il documento tecnico che ha supportato il processo e ha accompagnato la fase di consultazione dei Piani permettendo a tutti gli stakeholders di esprimere il proprio parere anche alla luce delle valutazioni ambientali proposte.

Si specifica anche che i Piani sono stati accompagnati da un percorso partecipativo ampio ed articolato, con la partecipazione di cittadini e stakeholders.

La presente dichiarazione illustra, pertanto, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nei Piani, e come si è tenuto conto delle informazioni e valutazioni contenute nel Rapporto ambientale, dei pareri espressi e dei risultati delle consultazioni effettuate, per garantire il principio dello sviluppo sostenibile.

2. Il processo di VAS del PGTU e PUMS

L'intera procedura di VAS ha visto l'integrazione tra il procedimento della pianificazione dei due Piani e quello della valutazione ambientale. Si è effettuato infatti un processo continuo e preventivo di analisi e valutazione ambientale dei potenziali effetti significativi sull'ambiente conseguenti l'attuazione dei Piani, da compiersi nell'intero ciclo di vita degli stessi, dalla elaborazione fino alla fase di attuazione e gestione.

L'obiettivo che si pone la VAS infatti è di aiutare il processo di pianificazione a svilupparsi in maniera coerente, trasparente, efficace, al fine di arrivare ad approvare un piano auto-sostenibile.

Gli elaborati che hanno sviluppato la procedura di VAS sono stati il Rapporto Ambientale Preliminare (detto RAP) e il Rapporto Ambientale (detto RA) con il suo Piano di monitoraggio ambientale.

Il RAP tenendo conto del Documento di Sintesi del nuovo PRGC, delle Direttive, degli obiettivi generali di Piano e degli scenari per lo sviluppo e la valorizzazione del territorio, ha compreso tutti gli elementi che hanno consentito una iniziale valutazione ambientale sui presumibili impatti dell'attuazione dello strumento urbanistico in formazione e sugli scenari di sviluppo, permettendo inoltre di:

✓ delineare lo schema del percorso metodologico;



- ✓ proporre l'ambito di indagine del piano;
- ✓ caratterizzare l'ambito di indagine individuato;
- ✓ proporre la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;
- ✓ fornire una prima indicazione della metodologia di monitoraggio e degli indicatori ambientali.

Sulla base del RAP l'Autorità Procedente è entrata in consultazione con l'Autorità Competente e gli Enti Competenti in materia Ambientale (E.C.A.) al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale (RA).

Con la deliberazione della Giunta n. 122 del 20 maggio 2021 sono stati infatti individuati i seguenti soggetti competenti in materia ambientale in fase di verifica di assoggettabilità alla VAS:

- Regione Friuli Venezia Giulia - DC ambiente ed energia (servizio valutazioni ambientali)
- ARPA FVG
- Azienda per l'assistenza sanitaria 5 Friuli Occidentale.

Quindi con nota dd. 20.07.2021 è stato inviato il Rapporto Preliminare di verifica di assoggettabilità alla VAS per la consultazione dei suddetti Enti con riferimento all'art. 11 comma 1 lettera a e art. 12. Con note dd. 18.08.2021 e dd. 19.08.2021, rispettivamente Regione e l'ARPA FVG hanno inoltrato le osservazioni sul Rapporto Preliminare di verifica volte principalmente alla definizione agli approfondimenti necessari per determinare la significatività degli impatti ambientali con l'indicazione della Regione dell'assoggettamento alla procedura di VAS di cui all'art. 6 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152.

L'analisi coordinata urbanistico-ambientale predisposta, ha raccolto i contributi risultanti dalle fasi di consultazione di modo da definire i riferimenti concettuali e operativi attraverso i quali sono stati redatti i Rapporti Ambientali dei due Piani.

Il Rapporto Ambientale_poi ha dato atto della consultazione della fase preliminare e evidenzia come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti.

Anche durante la fase di consultazione del Rapporto Ambientale sono stati raccolti i pareri pervenuti ai sensi dell'art. 14 del T.U. in particolare di:

ARPA FVG Rif. Prot 0011078/P/GEN/AUT del 15.04.2022

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

ASFO Prot. N. 0031817/P del 14.04.22

Nel documento *“Riscontro delle osservazioni degli ECA durante l'iter della VAS”* allegato ai Rapporti ambientali di VAS, viene dato un 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. In tale documento che viene allegato ai RA si riportano 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.

3. I rapporti ambientali del PGTU e PUMS

Il Rapporto Ambientale riprende il rapporto preliminare e integra i contenuti con le seguenti fasi:

- ✓ valutazione dell'ambito di riferimento (questioni ambientali rilevanti, i fattori di criticità, rischio e opportunità presenti nel territorio);
- ✓ individuazione delle azioni del PUMS e PGTU;
- ✓ valutazione della coerenza ambientale degli obiettivi e delle azioni dei Piani (coerenza interna);



- ✓ valutazione della coerenza con gli altri piani/programmi (coerenza esterna verticale/orizzontale);
- ✓ valutazione dei potenziali effetti ambientali indotti dal PUMS e PGTU;
- ✓ misure di mitigazione e compensazione (prescrizioni);
- ✓ monitoraggio e controllo degli effetti ambientali indotti dal PUMS e PGTU.

I documenti ambientali della VAS hanno permesso di determinare innanzitutto le criticità, emergenze e opportunità dal punto di vista ambientale dell'ambito di indagine che i due Piani hanno colto evitando, con le loro azioni, di aggravare criticità ambientali già in atto.

Le azioni del PUMS e PGTU infatti vanno a migliorare le criticità ambientali esistenti (es. qualità dell'aria, adattamento del sistema urbano ai cambiamenti climatici, consumo di energia...) cogliendo anche l'opportunità di un territorio con l'aumento della qualità ambientale e di vita dei cittadini anche con riferimento alla salute degli stessi.

Le componenti ambientali analizzate sono state: Aria, Acqua, Suolo, Geologia, Paesaggio, Patrimonio culturale, storico e architettonico, Flora, Fauna, Biodiversità, Popolazione ed economia, Agenti fisici, Rifiuti, Energia, Mobilità, Rischi antropici e naturali.

L'analisi dei punti di forza e delle criticità ambientali del territorio considerato è stata integrata anche dalla fase di conoscenza condivisa in fase di partecipazione e in fase di scoping con gli ECA.

Durante la fase di scoping infatti sono stati raccolti i pareri degli ECA che hanno fornito indicazioni e osservazioni specifiche che sono poi state rese cogenti nell'elaborazione dei Rapporti ambientali dei due Piani.

E' stata dunque effettuata una prima verifica di coerenza esterna tra gli esiti delle analisi ambientali e le criticità con le azioni del PGTU e del PUMS.

La seconda analisi di coerenza interna è stata tra gli obiettivi di piano e le azioni, in modo da verificare quanto le azioni dei Piani fossero coerenti con gli obiettivi e le strategie di riferimento.

Sono stati inoltre elaborati gli obiettivi di sostenibilità ambientale generali, tratti da obiettivi di sostenibilità dell'Unione Europea e dei principali riferimenti nazionali e regionali per lo sviluppo sostenibile. Tali obiettivi di sostenibilità ambientale del Piano sono stati riportati a un livello territoriale più specifico grazie all'analisi di criticità dell'ambito di studio precedentemente descritta. Dunque, a valle della valutazione delle criticità emerse per l'ambito di indagine territoriale caratterizzato, viene riportata una prima identificazione degli obiettivi di sostenibilità ambientale specifici che i due Piani intendono perseguire. Tali obiettivi specifici vengono attuati nel RA mediante le specifiche azioni dei Piani che saranno misurate tramite un set di indicatori di monitoraggio ambientale.

La finalità è una verifica di coerenza esterna con gli obiettivi di sostenibilità ambientale, al fine di assicurare la corretta direzione delle scelte dei due Piani, in linea con i principi di sostenibilità e di protezione ambientale.

Un'altra analisi di coerenza esterna è stata fatta tra gli obiettivi del PUMS e PGTU e gli obiettivi dei Piani e dei Programmi maggiormente attinenti con la pianificazione territoriale. Sono stati per questo considerati numerosi Piani e programmi sia territoriali che settoriali: Piano Urbanistico Regionale Generale (PURG); Piano di Governo del Territorio (PGT); Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (in seguito SNSvS) Piano Nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici (PNACC), Risoluzione ONU "Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile; Piano di Azione Regionale; Piano Regionale per il miglioramento della qualità dell'aria; Piano energetico regionale; Piano regionale del Trasporto Pubblico Locale (PRTPL); Piano Regionale delle Infrastrutture di trasporto, di mobilità delle merci e della logistica (PRITMML);



Piano strategico della Regione 2018/2023; Piano Paesaggistico Regionale (PPR); Piano Regionale di Tutela delle Acque; Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del fiume Livenza (P.A.I.L.); Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico; Piano di gestione delle Acque delle Alpi Orientali; Piano di gestione del rischio da alluvione; Piano Stralcio per la sicurezza idraulica del bacino del Livenza; Piano Regionale della Prevenzione 2014-2018; Piano di azione comunale (P.A.C); Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia (PEASc), Piano di classificazione acustica comunale; PRGC del Comune di Pordenone; Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES); Piano di Azione comunale (PAC) per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico.

Dalle valutazioni non si sono riscontrati obiettivi in contrasto con le politiche in materia di tutela ambientale né con gli obiettivi desunti dai Piani e Programmi analizzati.

Relativamente alle alternative dei due Piani il progettista vista la finalità che i due Piani rivestono ha analizzato l'alternativa "zero" di non intervento evidenziando le criticità dello stato attuale con il vigente PUMS del 2016. Indicando che è stata effettuata una approfondita fase di analisi del PGTU-PUMS- nella quale sono stati acquisiti i parametri che caratterizzano la rete viaria, la domanda di mobilità potenziale, su cui costruire il modello degli spostamenti con mezzi motorizzati, la mobilità veicolare manifesta, la domanda ciclabile e pedonale e le condizioni della sosta, sono stati individuati i principali meccanismi della mobilità attuale. Con questo bagaglio conoscitivo, si sono focalizzate le problematiche prevalenti e, sulla base delle direttive dell'Amministrazione Comunale, si sono delineate le strategie di ordine generale.

Altra fase degli elaborati di VAS è stata la valutazione degli effetti ambientali delle azioni del PUMS e PGTU.

La prima finalità della VAS di un piano urbano della mobilità è identificare gli impatti che possono concretamente essere associati agli interventi definiti dal piano stesso. L'allegato I della Direttiva Europea 2001/42 sancisce come il Rapporto Ambientale debba indicare gli impatti del Piano su:

- suolo, acqua ed aria e fattori climatici
- biodiversità, flora e fauna
- popolazione e salute umana
- paesaggio, beni materiali e patrimonio culturale

nonché sull'interrelazione fra tutti questi fattori.

La valutazione delle azioni del PUMS e del PGTU sono state effettuate mediante singole schede di impatto per permettere di mettere in relazione le informazioni acquisite e le analisi effettuate, per una valutazione ambientale quanto più circostanziata possibile, sulla base delle informazioni dei Piani ricevute.

In particolare è stata sviluppata una scheda per ogni azione dei Piani, in cui si sintetizzano le informazioni reperite e elaborate per una valutazione dell'azione tenendo in considerazione la sensibilità della componente ambientale, la coerenza con gli obiettivi sostenibilità, per una più efficace identificazione degli indicatori di monitoraggio e ove vengono esplicitati i potenziali impatti sulle componenti e i punteggi attribuiti.

Le valutazioni effettuate puntualmente per tutti gli interventi previsti in relazione alle azioni dei due Piani, sono state poi riportate rispetto ai potenziali effetti ambientali delle azioni evidenziate in forma di matrice coassiale capace di offrire una visione sinottica delle interferenze rilevate tra il PUMS e il PGTU e i temi ambientali e sociali di riferimento.

Le conclusioni della valutazione ambientale dei due Piani sono di seguito riportate.



Per il PUMS la matrice riporta nelle righe le azioni e nelle colonne i temi ambientali, economici e sociali significativi. Per ogni azione è stata quindi data una valutazione del relativo effetto ottenendo una rappresentazione delle relazioni cause-effetto tra le scelte di piano e i fattori ambientali potenzialmente suscettibili di impatti.

La valutazione degli effetti ambientali del PUMS evidenzia come lo strumento sia orientato a ridurre gli impatti del sistema della mobilità sulla componente aria, sia in termini di qualità dell'aria complessiva che di riduzione di emissione di gas climalteranti, portando in parallelo benefici in termini di miglioramento della salute umana e riduzione dei consumi energetici legati al settore dei trasporti. Dai punteggi infatti risulta evidente che le componenti che otterranno maggior beneficio dalle azioni del PUMS saranno la componente aria, la componente clima, la componente energia e la componente popolazione e salute pubblica oltre al miglioramento delle criticità sul sistema della mobilità rilevate nella situazione attuale. In generale per le varie azioni del Piano acqua e flora fauna e ecosistemi subiranno effetti non significativi alla presente scala di analisi.

Il consumo di suolo rappresenta una externalità negativa delle strategie del PUMS che però il Piano non è chiamato ad attuare; si precisa che il PUMS non ha capacità conformativa diretta dei suoli. Inoltre, il PUMS pone al centro delle proprie strategie il benessere della popolazione, in quanto principali fruitori del sistema della mobilità ma anche in qualità di abitanti dei territori interessati. In tal senso si rilevano benefici al sistema sociale, economico e della salute pubblica.

Alla luce delle valutazioni effettuate ed in considerazione della natura il Piano in esame, non si ritiene passibile di generare effetti negativi rilevanti.

Per il PGTU i potenziali impatti sono definiti mediante un apposito procedimento di tipizzazione qualitativa e quantitativa di massima. Per ogni azione è stata quindi data una valutazione del relativo effetto ottenendo una rappresentazione delle relazioni cause-effetto tra le scelte di piano e i fattori ambientali potenzialmente suscettibili di impatti.

La valutazione degli effetti ambientali del PGTU evidenzia come lo strumento sviluppi una strategia in coerenza con quella del PUMS e quindi sia orientato a ridurre gli impatti del sistema della mobilità, sulla componente aria, sia in termini di qualità complessiva che di riduzione di emissione di gas climalteranti, portando in parallelo benefici in termini di riduzione dei consumi energetici legati al settore dei trasporti. In generale per le varie azioni del Piano rispetto alle componenti acqua e flora fauna e ecosistemi evidenziano impatti potenziali non significativi alla presente scala di analisi.

Il PGTU è prescrittivo solo per interventi che non coinvolgono Soggetti Terzi e non implicano varianti sotto il profilo urbanistico e della trasformazione del territorio ed è solo indicativo e non prescrittivo con riferimento a modifiche che farebbero variante e che comunque faranno un percorso attuativo separato con coinvolgimento dei Soggetti di volta in volta interessati.

Il PGTU inoltre si attua attraverso Piani di dettaglio e/o esecutivi per particolari zone o specifici assi e nodi viari, oppure attraverso la progettazione di singoli nodi stradali, tronchi di percorsi ciclabili, ristrutturazioni di tratti stradali; anche in questo senso, è necessariamente non prescrittivo, in quanto demanda ai livelli successivi di approfondimento le valutazioni specifiche delle trasformazioni sul territorio; per contro, può attuarsi anche mediante semplici ordinanze, se i provvedimenti riguardano le regole della circolazione veicolare (sensi unici e celle di circolazione).

Il PGTU è tuttavia prescrittivo nel rispetto del Regolamento Viario (che riguarda le caratteristiche delle varie classi di strade), all'atto degli interventi su di esse, con l'avvertenza che gli standard indicati sono "obiettivi cui tendere", trattandosi di infrastrutture esistenti, da rispettare in caso di nuove realizzazioni. Anche in questo caso, non è direttamente attuativo per tutti gli interventi che comportano varianti dello strumento urbanistico.

Sostanzialmente e in definitiva, nel PGTU non ci sono modifiche territoriali di rilievo, in quanto questo strumento è finalizzato ad ottimizzare il patrimonio infrastrutturale esistente.



Il PGTU dunque non determina consumo di suolo significativo ma limitato a piccoli spazi di aggiustamento e raccordo. Pertanto e in ogni caso, il consumo di suolo può rappresentare una esternalità delle strategie del PGTU che però è suscettibile di produrre effetti negativi non rilevanti sull'ambiente; il PGTU, per contro, ha l'obiettivo di produrre sensibili effetti positivi sull'ambiente.

4. La partecipazione

L'iniziale fase di analisi per la revisione del PUMS vigente ha riguardato la "Costruzione del quadro di conoscenza del sistema della mobilità" secondo la definizione delle Direttive Ministeriali e tale attività è propedeutica sia alla revisione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che alla redazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Pordenone.

Per la raccolta di specifiche informazioni sugli spostamenti effettuati all'interno del sistema di analisi, si è poi scelto di condurre l'indagine predisponendo, mediante il software Jotform, una scheda nella quale sono stati espressi dei semplici quesiti sulle abitudini di spostamento degli utenti ed inserendo tale scheda nel sito internet del Comune di Pordenone, in modo da poterla compilare on line (si veda la figura sottostante).

Il luogo di partenza e destinazione poteva essere scelto anche mediante un'operazione interattiva su mappa, in modo da facilitare ulteriormente la compilazione. E' chiaro che, una volta pubblicati i risultati ed instaurato un effettivo dialogo con i cittadini, che potranno constatare l'utilità delle loro risposte e dei suggerimenti esposti in calce al questionario – argomenti che sono stati presi in considerazione nell'ambito della redazione del PUMS e del PGTU, questo metodo di dialogo fornisce un utile sistema di interscambio tra l'Amministrazione Comunale e la popolazione e quindi per contribuire, anche nel tempo, a verificare la validità delle misure che potranno essere prese nel campo della mobilità e, in particolare, l'efficacia dei provvedimenti.

A proposito di questo strumento, si sottolinea che la validità di inquadrare fin dall'inizio le modalità con le quali una data esigenza viene espressa dai cittadini, consente di trattare le informazioni raccolte in modo più organico e quindi di gestire in modo più efficace i rapporti con gli utenti.

Il data base ottenuto può essere utilizzato per creare statistiche di vario genere, utilizzando ad esempio il software Tableau, di business intelligence, che è uno strumento efficace per analizzare dati e rappresentarli graficamente, nonché per distribuirli agli utenti finali (si può infatti trasferire anche agli utenti del sito del Comune la possibilità di estrapolare le informazioni che interessano a partire da un data base messo a disposizione). Questa piattaforma, utile dunque per l'analisi dei dati, supporta varie forme di correlazione, che mettono in evidenza i caratteri dominanti di un fenomeno.

Gli incontri partecipazione pre e post adozione sono stati:

- 1.10. 2020 incontro in Sala Consigliare su "Biciplan e modifiche del TPL urbano entro il PUMS" incontro con i Comuni contermini (Sindaci e tecnici)
- 22.09. 2021 incontro aperto al pubblico nella Loggia del Municipio su "Melinda Master Biciplan in occasione della settimana europea della mobilità" presente ing. Honsell per presentazione Biciplan/PUMS
- 16.02.2022 incontro in Sala Missinato (Municipio) per la presentazione del PUMS (PGTU e Biciplan) agli uffici comunali e agli assessori.
- 25 febbraio 2022 Conferenza stampa sui Piani adottati



- 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)
- 11 maggio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Atap
- 17 maggio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con l'ufficio Pianificazione
- 17 maggio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Interporto
- 16 giugno 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Terraè e Legambiente
- 17 giugno 2022 incontro di partecipazione sui Piani con Sindaci
- 21 giugno 2022 incontro di partecipazione sui Piani con RFI
- 26 luglio 2022 incontro di partecipazione sui Piani con RFI
- 13 settembre 2022 incontro di partecipazione sui Piani con RFI

3. L'integrazione del parere motivato

Il parere motivato finale esprime parere positivo circa la compatibilità ambientale del PUMS e PGTU, tenuto conto osservazioni pervenute durante l'intero iter di VAS.

Con Deliberazione della Giunta Comunale N. 289/2022 DEL 27/10/2022 è stato espresso parere motivato favorevole al P.U.M.S. e al P.G.T.U. (Piano Generale del Traffico Urbano) e ai relativi Rapporti Ambientali di P.U.M.S. e P.G.T.U. e che la documentazione della VAS è stata integrata con l'allegato denominato "Riscontro alle osservazioni degli ECA durante l'iter della VAS.

In particolare quest'ultimo documento dato riscontro a quanto riportato nei pareri senza però modificare i contenuti dei Rapporti Ambientali, Sintesi non Tecniche e Piani di monitoraggio delle VAS.

4. Le misure di mitigazione e il monitoraggio ambientale

A valle dell'analisi degli impatti riportati per ogni singola scheda di impatto delle azioni del PUMS e del PGTU, vengono individuate alcune misure per mitigare, ridurre gli eventuali impatti negativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione dei Piani.

Valutazioni più circostanziate saranno effettuate con le valutazioni necessarie all'attuazione dei vari interventi previsti nel momento in cui tali ipotesi verranno meglio definite e rese attuative e saranno approfondite in sede progettuale ad una scala idonea per valutare nel dettaglio le soluzioni più opportune e gli eventuali impatti da mitigare/ compensare.

In ogni caso, anche nelle indicazioni che vengono fornite a giustificazione e sostegno delle opere recepite o ritenute opportune, sono presenti nelle schede di impatto specifiche, indicazioni di mitigazione/compensazione finalizzati a sfruttare al massimo nei nuovi interventi il patrimonio esistente con interventi di riuso e rigenerazione urbana (in coerenza con la Variante generale n. 18 al PRGC), a compensare gli impatti con la realizzazione di fasce verdi arboree/arbustive anche di protezione dagli inquinanti, la realizzazione di stalli di sosta drenanti e con l'indicazione di adottare in fase progettuale soluzioni a ridotto impatto ambientale.

In occasione del riscontro con ARPA FVG Rif. Prot 0011078/P/GEN/AUT del 15.04.2022, sono state approfondite alcune misure di mitigazione e compensazione a cui dovranno attenersi le successive fasi di progettazione e redazione delle varianti urbanistiche. In particolare l'impermeabilizzazione e il



SETTORE VII – Opere pubbliche e gestione del territorio
U.O.C. Difesa del suolo e mobilità urbana
U.O.S. Mobilità urbana

consumo di suolo verde dovrà essere sempre mitigato e compensato principalmente con l'utilizzo di soluzioni basate sulla natura (NBS).

La corretta realizzazione e l'efficacia delle misure di mitigazione viene monitorata nel tempo tramite gli indicatori, qualitativi e quantitativi, descritti nei piani di monitoraggio di VAS.

Altra fase particolarmente importante della procedura di VAS è stata la definizione di un sistema di monitoraggio che accompagna i due Piani e che si sviluppa lungo tutto il suo iter attuativo e verifica il raggiungimento degli obiettivi di protezione ambientale e delle azioni e obiettivi del piano stesso.

L'attività di monitoraggio rappresenta quindi lo strumento attraverso il quale la Pubblica Amministrazione verifica con cadenza periodica la coerenza tra le azioni realizzate in attuazione delle scelte del PUMS e PGTU e gli obiettivi di miglioramento della sostenibilità generale che ci si è posti in fase di redazione. La definizione di indicatori di processo, contesto e contributo, sono risultati anche integrando i contributi degli Enti competenti in materia ambientale. La verifica del corretto trend degli indicatori permette di misurare gli effetti che il Piano ha sul territorio, definendo all'occorrenza azioni correttive dello stesso.

Mediante la messa a disposizione del report di monitoraggio sarà attivata la consultazione dei soggetti con competenza ambientale in merito all'efficacia delle scelte attuative del Piano ed alle eventuali azioni correttive da intraprendere.

Si rinvia comunque ai Rapporti Ambientale per una descrizione maggiormente dettagliata della fase di monitoraggio.

Il R.U.P.

ing. Giovanni Spatà

*Documento informatico sottoscritto con firma digitale
ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005*