



Comune di Lecco

**AREA 6 - Governo del Territorio, Opere Pubbliche, Manutenzioni e Decoro Urbano
Servizio Urbanistica e Governo del Territorio**

Area 7 - Gestione del territorio, edilizia, beni e servizi ambientali, mobilità e trasporti

Prot. N. 27727 del 31.03.2020

STESURA DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) E DEI RELATIVI PIANI PARTICOLAREGGIATI, UNITAMENTE ALLA VALUTAZIONE AMBIENTALE (VAS) E DI INCIDENZA (VIC).

DICHIARAZIONE DI SINTESI FINALE

L'Autorità Procedente d'intesa con l'Autorità Competente

Premessa

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di Sintesi del processo di Valutazione Ambientale Strategica (art. 4 L.R. 12/2005 e s.m.i.) del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), redatta dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, della D.C.R. n.VIII/351 del 13/03/2007 e della D.G.R. VIII/6420 del 27/12/2007 e successive modifiche e integrazioni.

La Dichiarazione di Sintesi, che riepiloga in che modo le considerazioni di carattere ambientale sono state integrate nel Piano, è messa a disposizione del pubblico e delle Autorità al fine d'informare della decisione in merito al Piano stesso.

Il documento, coerentemente a quanto evidenziato dalle indicazioni regionali, deve:

- illustrare sinteticamente il processo integrato PGTU / VAS;
- riportare i contributi ed i pareri espressi;
- descrivere le misure previste in merito al sistema di monitoraggio in fase di attuazione/gestione del PGTU.

Il processo integrato PGTU / VAS

Lo schema di riferimento, definito dalla D.C.R. n. VIII/351 del 13/03/2007), descrive la sequenza delle fasi temporali del processo di redazione del piano e del parallelo procedimento di valutazione ambientale del medesimo piano che possono essere sintetizzate come segue:

1. attività di costruzione di una base conoscitiva comune e di partecipazione che vengono sviluppate con continuità in tutte le fasi del procedimento di pianificazione;
2. fase di attuazione del piano, accompagnata da attività di monitoraggio e valutazione dei risultati;
3. circolarità del processo di pianificazione, in quanto se a seguito delle analisi degli impatti sulle componenti ambientali (monitoraggio dei risultati in fase attuativa) emergono

condizioni di insostenibilità è possibile/necessario rivedere gli obiettivi e le azioni previste dal piano.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è da considerarsi come un processo inteso a considerare ed affrontare gli effetti e le conseguenze delle azioni e delle scelte nella pianificazione della mobilità, a partire dalle prime fasi del processo di pianificazione. La finalità principale della VAS è quella di valutare anticipatamente le conseguenze ambientali delle azioni scelte accompagnando il processo di redazione del PGTU.

Soggetti coinvolti e consultazioni effettuate

Il Comune di Lecco con Deliberazioni di Giunta Comunale n. 142 del 28.06.2018 e n. 228 del 08.11.2018 ha dato avvio al procedimento di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati unitamente alla Valutazione Ambientale VAS e valutazione di incidenza VIC, e ha individuato e nominato autorità procedente e autorità competente, come segue:

Autorità Procedente arch. Davide Cereda, responsabile Area 6 - Governo del Territorio Manutenzione Opere Pubbliche Decoro Urbano;

Autorità Competente arch. Elena Todeschini responsabile dell'Area 7 Gestione del Territorio, Edilizia, Beni e Servizi Ambientali, Mobilità e Trasporti, sostituita dall'08.11.2018 dall'arch. Luca Gilardoni, dirigente responsabile del Servizio Mobilità Trasporti, Ambiente e rifiuti.

Con Determina Dirigenziale n. 763 del 17.08.2018 e con Determinazione Dirigenziale n. 1086 del 17.09.2019, si è proceduto all'individuazione dei soggetti interessati e definizione della modalità di informazione, partecipazione e comunicazione, così come di seguito:

a) soggetti competenti in materia ambientale:

- ARPA Dipartimento Lecco;
- ATS Brianza dipartimento di Lecco;
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
- Consorzio Parco Adda Nord;
- ERSAF;
- Segretariato Regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Lombardia;
- Consorzio Parco monte Barro;
- Provincia di Lecco quale Autorità competente in materia di SIC/ZPS/ZSC;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Como, Lecco, Monza Brianza, pavia, Sondrio e Varese;

b) Enti territorialmente interessati e/o confinanti:

- Regione Lombardia;
- Provincia di Lecco – Settore Ambiente, Settore Territorio, Settore Viabilità Infrastrutture;
- Comuni confinanti (Abbadia Lariana, Ballabio, Malgrate, Mandello del Lario, Galbiate, Vercurago, Morterone, Brumano, Erve, Sant'Omobono Terme, Valmadrera, Pescate, Garlate);
- Provincia di Lecco ATO Servizi idrici;
- Autorità di Bacino del Lario e dei Laghi Minori;
- Provincia di Bergamo (provincia confinante);
- Comunità Montane confinanti: Comunità montana del Lario Orientale Valle San Martino; Comunità Montana della Valsassina – Valvarrone, Comunità Montana Valle Imagna;
- Autorità di bacino del fiume Po;

c) soggetti aventi specifiche competenze in tema di mobilità:

- Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Como – Lecco- Varese

- Trenord S.r.l.;
 - RFI s.pa.;
 - Trenitalia spa;
 - A.N.A.S. s.p.a.;
 - Linee Lecco s.p.a.;
 - ITB – Imprese Turistiche Barziesi;
 - Ente Gestione Navigazione Laghi;
- d) settori del pubblico interessati all'iter decisionale, oltre a quelli precedentemente citati:
- A.P.I. Lecco, A.N.C.E. Lecco, Confindustria Lecco, Confesercenti Lecco, Confartigianato Lecco, Confcommercio Lecco, Camera di Commercio Lecco, Associazione Consorzio Lariano, Consiglio Nazionale delle Ricerche sede di Lecco, Coldiretti Lecco, Ordine degli Ingegneri, Ordine degli Architetti, Ordine dei Geometri, l'Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali delle Province di Como, Lecco e Sondrio, ALPL Associazione Libere Professioni Lecco, Politecnico di Milano Polo territoriale di Lecco;
 - Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale: Legambiente, WWF, ITALIA NOSTRA – Associazione Nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione;
 - Gestori / erogatori di servizi locali di interesse economico generale: IDROLARIO SRL, SILEA s.p.a., ENEL s.p.a., LARIO RETI HOLDING SPA;
 - tutti i portatori di interessi diffusi sul territorio che possano contribuire a consolidare quali settori del pubblico interessati all'iter decisionale.

Nella fase di orientamento, a fronte di una prima indicazione degli obiettivi e strategie di piano, è stato predisposto il Rapporto Ambientale, che contiene lo schema del percorso metodologico procedurale, il quadro di riferimento ambientale e le verifiche e valutazioni in ordine agli obiettivi e strategie del PGTU

Il procedimento di VAS ha avuto il seguente iter:

- con delibera di Giunta Comunale n. 142 del 28.06.2018 è stato dato avvio al procedimento di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati unitamente alla Valutazione Ambientale VAS e valutazione di incidenza VIC;
- con Determina Dirigenziale n. 763 del 17.08.2018 si è proceduto all'individuazione dei soggetti interessati e definizione della modalità di informazione, partecipazione e comunicazione;
- in data 18.09.2018 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento;
- con Deliberazione di Giunta Comunale n. 228 del 08.11.2018 è stato modificato il soggetto individuato quale Autorità competente nel procedimento nominando l'arch. Luca Gilardoni in sostituzione dell'arch. Elena Todeschini;
- con Determinazione Dirigenziale n. 1086 del 17.09.2019 si è provveduto all'integrazione dei soggetti interessati individuati con la Determinazione Dirigenziale n. 763/2018;
- i soggetti individuati con Determinazioni Dirigenziali n. 763/18 e n. 1086/19 interessati alla procedura in essere;
- con Determinazione Dirigenziale n. 1091 del 18.09.2019 si è provveduto a recepire il Rapporto ambientale preliminare – Documento di Scoping;
- in data 18.09.2019 è stato effettuato il deposito del Rapporto ambientale preliminare – Documento di Scoping sul sito regionale SIVAS e del relativo avviso all'albo pretorio e sito web istituzionale del Comune di Lecco, con termine per la presentazione di pareri

suggerimenti e proposte da parte di chi abbia interesse e con data di convocazione per la 1° conferenza di valutazione;

- con nota inviata in data 18.09.2019 è stata comunicata, agli Enti competenti in materia ambientale e territorialmente interessati come individuati con Determinazioni Dirigenziali n. 763/18 e n. 1086/19, la data di convocazione per la conferenza di valutazione in ordine relativa al processo di Vas del P.G.T.U. e trasmessa copia del Rapporto ambientale preliminare – Documento di Scoping;
- in data 30.09.2019 è stata convocata la conferenza per la valutazione del Documento di Scoping relativo al P.G.T.U.;
- il Verbale della conferenza per la valutazione del Documento di Scoping relativo al P.G.T.U. del 30.09.2019, prot. n. 91938 del 07.10.2019, pubblicato sul sito web istituzionale del Comune di Lecco e su SIVAS web di Regione Lombardia;
- il P.G.T.U. unitamente al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica, è stato pubblicato sul sito web istituzionale del Comune di Lecco e su SIVAS web di Regione Lombardia e depositato presso gli uffici del Servizio Urbanistica e Governo del Territorio del Comune di Lecco dal 11.11.2019 al 10.01.2020;
- la trasmissione mezzo PEC del 25.11.2019 agli Enti competenti dello Studio di Incidenza;
- in data 27.01.2020 è stata convocata la Seconda Conferenza di Valutazione Finale nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza (VIC) relative alla procedura di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati, alla quale sono stati inviati a partecipare gli enti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, durante la quale è stato illustrato il **Rapporto Ambientale**;
- il verbale della Seconda Conferenza di Valutazione Finale relativa al P.G.T.U. del 27.01.2020 prot. n. 9957 del 30.01.2020, pubblicato sul sito web istituzionale del Comune di Lecco e su SIVAS web di Regione Lombardia.
- la nota dell'Amministrazione Provinciale ricevuta mezzo PEC prot. n. 9043 del 28.01.2020 con cui si trasmette la Determinazione n. 69 del 27.01.2020 avente ad oggetto "Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 8.9.1997 n. 357 e s.m.i. e della DGR n. VII/14106 del 08.08.2003 - ZPS IT 2030601 "Grigne" - ZSC IT2030002 "Grigna Meridionale".- ZSC IT2030003 Monte Barro. "Piano generale del traffico urbano - PGTU" del Comune di Lecco", con la quale si esprime valutazione di incidenza positiva, con le seguenti prescrizioni: *"Prima dell'adozione del PGTU il Comune proceda a valutare se le eventuali modifiche al Piano di cui trattasi, introdotte a seguito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, da sole o congiuntamente con altre previsioni, possano avere incidenza negativa sulla conservazione dei siti rete Natura 2000, dando atto dell'esito di tale verifica anche con comunicazione alla Provincia di Lecco e procedendo, nel caso di ritenuta incidenza, alla richiesta di valutazione"*;
- la nota all'Amministrazione Provinciale prot. n. 9383 del 29.01.2020 in merito al punto precedente con la quale si comunica che a seguito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica non sono state apportate modifiche al PGTU.

Contributi ricevuti

La proposta di PGTU, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, sono stati messi a disposizione dal 11.11.2019 al 10.01.2020 affinché, chiunque ne avesse interesse, anche per la tutela degli interessi diffusi, potesse presentare suggerimenti e proposte.

Il percorso di formulazione delle scelte del PGTU è stato anche orientato dai contributi, come di seguito elencati, raccolti nelle varie iniziative pubbliche di partecipazione e di ascolto sociale o pervenuti a seguito delle stesse.

Considerati i pareri pervenuti da:

- Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, prot. n. 105594 del 19.11.2019;
- Regione Lombardia - Giunta, Direzione Generale Enti Locali, montagna e piccoli comuni, UTRB, PEC prot. n. 111448 del 05.12.2019;
- RFI – Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Produzione, Direzione Territoriale Produzione Milano, S.O. Ingegneria, PEC prot. n. 114449 del 16.12.2019;
- Regione Lombardia – ATS Brianza, Dipartimento di igiene e prevenzione sanitaria, U.O.S.D. Salute e Ambiente, PEC n. 1769 del 09.01.2020
- ARPA - Agenzia Regionale Protezione Ambiente, PEC n. 1775 del 09.01.2020.

Allegati quale parte integrante della presente.

Si evidenzia che il processo di redazione del PGTU e di valutazione VAS e VIC del medesimo Piano, sono stati pubblicizzati mediante avvisi pubblicati sul sito regionale SIVAS e del relativo avviso all'albo pretorio e sito web istituzionale del Comune di Lecco.

Strategie nella proposta di PGTU

Il Piano Generale del Traffico Urbano definisce le proposte progettuali tenendo conto di tutte le problematiche del territorio: l'architettura, il paesaggio, l'ambiente, la storia e la microeconomia, in modo da conseguire il recupero e il miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali.

Il Piano Generale del Traffico Urbano si propone di definire un insieme coordinato di interventi ed azioni sulla rete della mobilità (riqualificazione di strade, modifica di intersezioni, piste ciclabili, opere di moderazione del traffico, individuazione di isole ambientali, etc.), per proteggere le utenze deboli, per migliorare l'offerta di trasporto pubblico su gomma, per incentivare in città le modalità di spostamento a maggiore sostenibilità ambientale (piedi e bicicletta), per regolamentare la sosta; con azioni realizzabili dal breve al lungo periodo, in funzione della criticità.

Le azioni del Piano sono espressione degli obiettivi determinati dall'Amministrazione Comunale, elencati sia nella proposta di Piano che nel Rapporto Ambientale e che di seguito vengono richiamati:

- riduzione della pressione del traffico;
- sostegno della mobilità ciclabile e pedonale;
- ottimizzazione della politica dei parcheggi;
- rilancio del trasporto pubblico;
- riduzione dell'incidentalità; riduzione dell'inquinamento da traffico;
- riqualificazione ambientale.

Molti di questi obiettivi sono correlati fra di loro: per esempio, con una migliore definizione della gerarchia della rete, accompagnata da una puntuale segnaletica d'indirizzo e l'applicazione di strumenti di moderazione, si ottiene la riduzione della congestione, il miglioramento della sicurezza delle strade, della gradevolezza e sicurezza della mobilità non motorizzata, la riduzione dell'inquinamento e il miglioramento dell'ambiente urbano. In particolare, il PGTU, unitamente ai Piani Particolareggiati, si pone i seguenti obiettivi:

- ridisegno complessivo e graduale dello spazio pubblico, incentivando/premiando la mobilità attiva (pedoni e bici) e quella ecocompatibile individuando strutture e servizi di supporto.

- realizzare spazi pedonali ed ambiti a precedenza pedonale (nel Centro, sul lungolago, ecc.), ed “isole ambientali” - Zone 30, interne alla maglia viaria comunale, finalizzate al recupero della vivibilità e ad incentivare la mobilità attiva. Con l'obiettivo di estendere e superare il concetto di Zona 30 che deve evolversi in Città 30 per promuovere una ciclabilità diffusa e agevolare la convivenza tra i ciclisti e gli altri utenti della strada.
- riqualificare/migliorare i percorsi ciclopedonali esistenti ed incrementare ulteriormente la rete dei percorsi, al fine di incentivare sostenere e fornire un maggior grado di sicurezza alla mobilità attiva (pedoni e cicli) e disincentivare l'uso dell'auto privata, oltre a migliorare la connessione fra i principali poli attrattori della città e dei singoli quartieri.
- riqualificare intersezioni e assi stradali con la ridefinizione degli spazi stradali e la differenziazione degli assi afferenti, anche con l'innalzamento a quota marciapiede, al fine di migliorare l'accessibilità di specifici ambiti, eliminare le criticità esistenti, ridurre le velocità dei veicoli, favorire la mobilità debole e disincentivare il traffico parassitario di attraversamento.
- l'ottimizzazione della politica della sosta, al fine di incentivare ed ottimizzare l'uso dei parcheggi e delle aree di sosta e favorire l'utilizzo dei parcheggi di interscambio con il sistema del trasporto pubblico su ferro e su gomma.
- la messa in sicurezza e il recupero di spazi stradali per la mobilità dei pedoni e dei ciclisti, la regolarizzazione di spazi per la sosta veicolare, anche con l'introduzione di sensi unici di marcia.
- agevolare/favorire lo sharing mobility, il bike-sharing e l'acquisto di bici a pedalata assistita oltre ad una capillare diffusione di spazi di sosta per le biciclette dei singoli utenti.
- implementare reti ciclabili integrate: rete cittadina per gli spostamenti quotidiani (rete urbana di Lecco) e rete cicloturistica per il turismo, il tempo libero (rete provinciale-regionale- PCIR)

Essendo uno strumento di pianificazione di breve-medio termine, il Piano, facendo riferimento agli obiettivi generali sopra elencati, individuerà un programma di interventi per passi successivi di attuazione.

La gradualità del Piano è giustificata, oltre che dalla limitatezza delle risorse, dalla necessità di accompagnare la sua verifica e la sua attuazione con un programma di informazione e di coinvolgimento della popolazione in un processo di progettazione partecipata, in particolare nella realizzazione delle “isole ambientali” - Zone 30 e più in generale nell'evoluzione di città 30 (ad eccezione, con riferimento alla classificazione funzionale della rete stradale di Piano, alle strade urbane di interquartiere e di quartiere, per le quali è necessario separare la componente attiva (pedoni e bici) dal traffico veicolare).

Le soluzioni progettuali, una volta definite, dovranno essere seguite (ove queste rivestano particolare rilevanza) da idonee fasi di monitoraggio, volte ad evidenziare eventuali azioni correttive.

Considerazioni ambientali, Rapporto Ambientale e Parere Motivato

All'interno del rapporto ambientale è stata effettuata l'analisi di coerenza che è lo strumento preposto alla valutazione degli obiettivi strategici e delle azioni definite dal Piano Generale del Traffico Urbano in relazione ai livelli di pianificazione gerarchicamente sovraordinati ed in relazione a criteri di sostenibilità ambientale. L'approccio analitico rappresenta una metodologia finalizzata a stabilire la compatibilità tra gli obiettivi che i differenti strumenti di pianificazione definiscono durante la stesura del piano al fine di garantire la continuità logica nella definizione degli obiettivi e nel loro raggiungimento.

La valutazione di coerenza verticale tra il Piano Generale del Traffico Urbano rispetto ai livelli di pianificazione sovraordinati ha l'obiettivo di valutare l'uniformità e la coerenza tra strategie, obiettivi ed azioni che verranno introdotti con il Piano Generale del Traffico Urbano.

Lo scopo di questa analisi è quello di individuare preventivamente le incoerenze tra le previsioni di differenti strumenti, in modo tale da allineare il processo decisionale verso il raggiungimento di obiettivi comuni; qualora vi fossero scostamenti, anche minimi, risulterebbe fondamentale valutare le motivazioni e capire la strategia corretta da percorrere.

Gli esiti dell'analisi, non hanno fatto emergere particolari criticità: va considerato che il Piano Generale del Traffico Urbano è un Piano di settore che definisce strategie, obiettivi ed azioni per la risoluzione di criticità legate al sistema della mobilità e volto a promuovere una mobilità alternativa al mezzo privato. Il Piano Generale del Traffico Urbano deve saper gestire le criticità del sistema della mobilità gestendo l'esistente e prevedendo nuove infrastrutture, cercando di decongestionare la città incentivando l'uso dei mezzi pubblici o alternativi al mezzo privato.

Nell'ambito della mobilità le strategie messe in atto per raggiungere lo sviluppo sostenibile sono condivise da tutti i livelli di pianificazione ed il Piano Generale del Traffico Urbano risulta coerente con tali strategie obiettivi ed azioni.

Per quanto riguarda il Piano di Zonizzazione Acustica i due piani, pur operando su livelli differenti, condividano obiettivi comuni poiché strettamente connessi. Il traffico veicolare rappresenta infatti una delle principali fonti di rumore, pertanto una corretta gestione delle infrastrutture, una fluidificazione del traffico, nonché l'utilizzo di mezzi di mobilità alternativa e sostenibile, comportano un miglioramento del clima acustico cittadino. La situazione acustica del territorio di Lecco appare critica lungo le principali vie di comunicazione e in concomitanza di aree industriali e produttive. Per quanto concerne il Piano Generale del Traffico Urbano, favorire il flusso del traffico lungo infrastrutture adeguate e con una limitata interferenza con le zone abitate pare un obiettivo fondamentale. Una migliore gestione in tal senso dei flussi potrebbe contribuire all'innalzamento della qualità ambientale urbana.

Dal processo di Valutazione Ambientale Strategica del piano emerge una sostanziale compatibilità del PGTU con l'ambiente e per tale ragione non si propongono, al momento, azioni mitigative e misure compensative in rapporto alle proposte di piano.

A conclusione del processo di VAS, l'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, ha formulato il proprio Parere Motivato (prot. n. 10021 del 30.01.2020): parere positivo circa la compatibilità ambientale del PGTU, confermato nel Parere Motivato Finale prot. N. 27719 del 31.03.2020.

Adozione del Piano

CONSIDERATA la Deliberazione di Giunta Comunale n. 19 del 30.01.2020, con la quale è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati;

VISTO l'avviso di pubblicazione prot. n. 10922 del 03.02.2020 con il quale è stato resa nota la suddetta adozione.

Dato atto che:

- il PGTU adottato è stato depositato per quindici (15) giorni in visione al pubblico, e precisamente dal 04.02.2020 fino al 18.02.2020 e che nei 15 giorni successivi la scadenza del termine per il deposito, e cioè dal 19.02.2020 al 04.03.2020, si sono potute depositare eventuali osservazioni, dandone avviso sul sito istituzionale web del Comune e sul sito SIVAS di Regione Lombardia;

- nel periodo di deposito sono pervenute n. 4 osservazioni, presentate entro il predetto termine, che sono state tutte prese in considerazione;
- il relativo elenco (in ordine di presentazione) viene allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale (Allegato A), le osservazioni si intendono qui integralmente richiamate e riportate;

VISTO l'elaborato che sintetizza le suddette "osservazioni" e "contributi", con le relative controdeduzioni, denominati "Controdeduzioni alle Osservazioni", predisposte dall'Autorità Competente, allegato alla presente deliberazione di cui costituisce parte integrante e sostanziale, quale proposta di controdeduzione alle osservazioni al PGTU (Allegato B).

Le osservazioni pervenute non attengono alla sfera ambientale e quindi non è stato necessario aggiornare il rapporto ambientale.

Tutte le osservazioni pervenute ritenute accoglibili sono state inserite nel documento di Piano che verrà sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale.

La presente Dichiarazione di Sintesi Finale è preordinata all'approvazione del PGTU da parte del Consiglio Comunale.

Misure previste in merito al monitoraggio

Nella fase gestionale/attuativa del PGTU, il rispetto della sostenibilità ambientale dovrà essere periodicamente verificato mediante un monitoraggio attento e dedicato, così come definito nel Rapporto Ambientale, che costituisce elaborato sostanziale del Piano.

Azioni e misure mitigative/compensative andranno eventualmente considerate e progettate nel momento in cui durante l'attuazione del piano, tramite lo strumento del monitoraggio, dovessero emergere situazioni di criticità e impatti negativi imprevisi sull'ambiente.

Lecco, 31.03.2020

**L'Autorità Procedente d'intesa con l'Autorità
Competente per la per la VAS**

Il Dirigente Area 6
Arch. Davide Cereda

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 24 del D.lgs. n. 82/2005



Comune di Lecco

**AREA 6 - Governo del Territorio, Opere Pubbliche, Manutenzioni e Decoro Urbano
Servizio Urbanistica e Governo del Territorio**

Area 7 - Gestione del territorio, edilizia, beni e servizi ambientali, mobilità e trasporti

Prot. N. 27719 del 31.03.2020

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) E DEI RELATIVI
PIANI PARTICOLAREGGIATI**

PARERE MOTIVATO FINALE

L'Autorità Procedente d'intesa con l'Autorità Competente

Visti:

- la Direttiva 2011/42/CE del 27 Giugno 2001;
- la Legge Regionale 11 marzo 2005 n.12 per il Governo del Territorio e s.m.i, ed i relativi criteri attuativi approvati dalla Giunta regionale della Lombardia;
- gli Indirizzi generali per la valutazione ambientale (VAS) approvati con D.C.R. 13 marzo 2007, n.VIII/351 e gli ulteriori adempimenti di disciplina approvati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 e successive modifiche e integrazioni;
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152 “Norme in materia Ambientale” e s.m.i.;
- la D.C.R. 13 marzo 2007 n.VIII/351 – Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi;
- la D.G.R.L. 27 dicembre 2007 n.8/6420 – Determinazione della procedura per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi (VAS);
- la D.G.R.L. 30 dicembre 2009 n.8/10971 – Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4, L.R. n. 12/2005; D.C.R. n. 351/2007) - Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli;
- la D.G.R.L. 10 novembre 2010 n.9/761 – Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS - (art. 4, L.R. n. 12/2005; D.C.R. n.351/2007) Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 29 giugno 2010 n. 128, con modifica ed integrazione delle DD.G.R. 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971;

Premesso che:

- con delibera di Giunta Comunale n. 142 del 28.06.2018 è stato dato avvio al procedimento di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati unitamente alla Valutazione Ambientale VAS e valutazione di incidenza VIC;

- con Determina Dirigenziale n. 763 del 17.08.2018 si è proceduto all'individuazione dei soggetti interessati e definizione della modalità di informazione, partecipazione e comunicazione;
- in data 18.09.2018 è stato pubblicato l'avviso di avvio del procedimento;
- con Deliberazione di Giunta Comunale n. 228 del 08.11.2018 è stato modificato il soggetto individuato quale Autorità competente nel procedimento nominando l'arch. Luca Gilardoni in sostituzione dell'arch. Elena Todeschini;
- con Determinazione Dirigenziale n. 1086 del 17.09.2019 si è provveduto all'integrazione dei soggetti interessati individuati con la Determinazione Dirigenziale n. 763/2018;
- i soggetti individuati con Determinazioni Dirigenziali n. 763/18 e n. 1086/19 interessati alla procedura in essere, sono i seguenti:

a) soggetti competenti in materia ambientale:

- ARPA Dipartimento Lecco;
- ATS Brianza dipartimento di Lecco;
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
- Consorzio Parco Adda Nord;
- ERSAF;
- Segretariato Regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Lombardia;
- Consorzio Parco monte Barro;
- Provincia di Lecco quale Autorità competente in materia di SIC/ZPS/ZSC;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Como, Lecco, Monza Brianza, pavia, Sondrio e Varese;

b) Enti territorialmente interessati e/o confinanti:

- Regione Lombardia;
- Provincia di Lecco – Settore Ambiente, Settore Territorio, Settore Viabilità Infrastrutture;
- Comuni confinanti (Abbadia Lariana, Ballabio, Malgrate, Mandello del Lario, Galbiate, Vercurago, Morterone, Brumano, Erve, Sant'Omobono Terme, Valmadrera, Pescate, Garlate);
- Provincia di Lecco ATO Servizi idrici;
- Autorità di Bacino del Lario e dei Laghi Minori;
- Provincia di Bergamo (provincia confinante);
- Comunità Montane confinanti: Comunità montana del Lario Orientale Valle San Martino; Comunità Montana della Valsassina – Valvarrone, Comunità Montana Valle Imagna;
- Autorità di bacino del fiume Po;

c) soggetti aventi specifiche competenze in tema di mobilità:

- Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Como – Lecco- Varese
- Trenord S.r.l.;
- RFI s.p.a.;
- Trenitalia spa;
- A.N.A.S. s.p.a.;
- Linee Lecco s.p.a.;
- ITB – Imprese Turistiche Barziesi;
- Ente Gestione Navigazione Laghi;

d) settori del pubblico interessati all'iter decisionale, oltre a quelli precedentemente citati:

- A.P.I. Lecco, A.N.C.E. Lecco, Confindustria Lecco, Confesercenti Lecco, Confartigianato Lecco, Confcommercio Lecco, Camera di Commercio Lecco, Associazione Consorzio Lariano, Consiglio Nazionale delle Ricerche sede di Lecco, Coldiretti Lecco, Ordine degli Ingegneri, Ordine degli Architetti, Ordine dei Geometri, l'Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali delle Province di Como, Lecco e Sondrio, ALPL Associazione Libere Professioni Lecco, Politecnico di Milano Polo territoriale di Lecco;

- Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale: Legambiente, WWF, ITALIA NOSTRA – Associazione Nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della Nazione;
 - Gestori / erogatori di servizi locali di interesse economico generale: IDROLARIO SRL, SILEA s.p.a., ENEL s.p.a., LARIO RETI HOLDING SPA;
 - tutti i portatori di interessi diffusi sul territorio che possano contribuire a consolidare quali settori del pubblico interessati all'iter decisionale.
- con Determinazione Dirigenziale n. 1091 del 18.09.2019 si è provveduto a recepire il Rapporto ambientale preliminare – Documento di Scoping;
 - in data 18.09.2019 è stato effettuato il deposito del Rapporto ambientale preliminare – Documento di Scoping sul sito regionale SIVAS e del relativo avviso all'albo pretorio e sito web istituzionale del Comune di Lecco, con termine per la presentazione di pareri suggerimenti e proposte da parte di chi abbia interesse e con data di convocazione per la 1° conferenza di valutazione;
 - con nota inviata in data 18.09.2019 è stata comunicata, agli Enti competenti in materia ambientale e territorialmente interessati come individuati con Determinazioni Dirigenziali n. 763/18 e n. 1086/19, la data di convocazione per la conferenza di valutazione in ordine relativa al processo di Vas del P.G.T.U. e trasmessa copia del Rapporto ambientale preliminare – Documento di Scoping;
 - in data 30.09.2019 è stata convocata la conferenza per la valutazione del Documento di Scoping relativo al P.G.T.U.;
 - il Verbale della conferenza per la valutazione del Documento di Scoping relativo al P.G.T.U. del 30.09.2019, prot. n. 91938 del 07.10.2019, pubblicato sul sito web istituzionale del Comune di Lecco e su SIVAS web di Regione Lombardia;
 - il P.G.T.U. unitamente al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica, è stato pubblicato sul sito web istituzionale del Comune di Lecco e su SIVAS web di Regione Lombardia e depositato presso gli uffici del Servizio Urbanistica e Governo del Territorio del Comune di Lecco dal 11.11.2019 al 10.01.2020;
 - la trasmissione mezzo PEC del 25.11.2019 agli Enti competenti dello Studio di Incidenza;
 - in data 27.01.2020 è stata convocata la Seconda Conferenza di Valutazione Finale nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e della Valutazione di Incidenza (VIC) relative alla procedura di approvazione del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati;
 - il verbale della Seconda Conferenza di Valutazione Finale relativa al P.G.T.U. del 27.01.2020 prot. n. 9957 del 30.01.2020, pubblicato sul sito web istituzionale del Comune di Lecco e su SIVAS web di Regione Lombardia;
 - la nota dell'Amministrazione Provinciale ricevuta mezzo PEC prot. n. 9043 del 28.01.2020 con cui si trasmette la Determinazione n. 69 del 27.01.2020 avente ad oggetto "Valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 8.9.1997 n. 357 e s.m.i. e della DGR n. VII/14106 del 08.08.2003 - ZPS IT 2030601 "Grigne" - ZSC IT2030002 "Grigna Meridionale". – ZSC IT2030003 Monte Barro. "Piano generale del traffico urbano - PGTU" del Comune di Lecco", con la quale si esprime valutazione di incidenza positiva, con le seguenti prescrizioni: *"Prima dell'adozione del PGTU il Comune proceda a valutare se le eventuali modifiche al Piano di cui trattasi, introdotte a seguito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, da sole o congiuntamente con altre previsioni, possano avere incidenza negativa sulla conservazione dei siti rete Natura 2000, dando atto dell'esito di tale verifica anche con comunicazione alla Provincia di Lecco e procedendo, nel caso di ritenuta incidenza, alla richiesta di valutazione"*;

- la nota all'Amministrazione Provinciale prot. n. 9383 del 29.01.2020 in merito al punto precedente con la quale si comunica che a seguito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica non sono state apportate modifiche al PGTU.

VISTO la documentazione costituente la Proposta di Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati, depositata al protocollo generale in data 30.09.2019 prot. n. 89519 in pari data, consistente negli elaborati progettuali e relativi allegati;

VISTA la documentazione relativa allo Studio di Incidenza relativo al Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati, depositata al protocollo generale in data 20.11.2019 prot. n. 106110 in pari data;

RILEVATO che in rapporto alla programmazione e pianificazione esistente il Piano risulta coerente;

VALUTATI gli effetti prodotti dal Piano sull'ambiente e considerato che esso deve perseguire il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, ma anche la riduzione dell'inquinamento sia atmosferico che acustico;

VALUTATI i pareri, proposte e osservazioni attinenti e congrui rispetto ai contenuti e al procedimento di VAS e al procedimento di VIC, allegati, e il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta;

CONSIDERATO che:

- il Piano Generale del Traffico Urbano definisce le proposte progettuali tenendo conto di tutte le problematiche del territorio: l'architettura, il paesaggio, l'ambiente, la storia e la microeconomia, in modo da conseguire il recupero e il miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali;
- il Piano Generale del Traffico Urbano si propone di definire un insieme coordinato di interventi ed azioni sulla rete della mobilità (riqualificazione di strade, modifica di intersezioni, piste ciclabili, opere di moderazione del traffico, individuazione di isole ambientali, etc.), per proteggere le utenze deboli, per migliorare l'offerta di trasporto pubblico su gomma, per incentivare in città le modalità di spostamento a maggiore sostenibilità ambientale (piedi e bicicletta), per regolamentare la sosta; con azioni realizzabili dal breve al lungo periodo, in funzione della criticità.

VISTI i verbali delle sedute delle Conferenze di Valutazione, agli atti prot. n. 91938 del 07.10.2019 (prima conferenza) e prot. n. 91938 del 07.10.2019 (conferenza finale);

CONSIDERATO che il sistema di monitoraggio proposto nel Rapporto Ambientale risulta coerente con gli obiettivi del Piano e con la valutazione degli effetti ambientali prodotti dall'attuazione del Piano;

VISTO il Parere Motivato espresso con esito positivo, Prot. n. 10021 del 30.01.2020

CONSIDERATA la Deliberazione di Giunta Comunale n. 19 del 30.01.2020, con la quale è stato adottato il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati;

VISTO l'avviso di pubblicazione prot. n. 10922 del 03.02.2020 con il quale è stata resa nota la suddetta adozione.

Dato atto che:

- il PGTU adottato è stato depositato per quindici (15) giorni in visione al pubblico, e precisamente dal 04.02.2020 fino al 18.02.2020 e che nei 15 giorni successivi la scadenza del termine per il deposito, e cioè dal 19.02.2020 al 04.03.2020, si sono potute depositare eventuali osservazioni, dandone avviso sul sito istituzionale web del Comune e sul sito SIVAS di Regione Lombardia;

- nel periodo di deposito sono pervenute n. 4 osservazioni, presentate entro il predetto termine, che sono state tutte prese in considerazione;
- il relativo elenco (in ordine di presentazione) viene allegato alla presente per farne parte integrante e sostanziale (Allegato A), le osservazioni si intendono qui integralmente richiamate e riportate;

VISTO l'elaborato che sintetizza le suddette "osservazioni" e "contributi", con le relative controdeduzioni, denominati "Controdeduzioni alle Osservazioni", predisposte dall'Autorità Competente, allegato alla presente deliberazione di cui costituisce parte integrante e sostanziale, quale proposta di controdeduzione alle osservazioni al PGTU (Allegato B);

DATO ATTO che:

- le osservazioni pervenute non attengono alla sfera ambientale e quindi non è stato necessario aggiornare il rapporto ambientale;
- tutte le osservazioni pervenute ritenute accoglibili sono state inserite nel documento di Piano che verrà sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale;

per tutto quanto sopra esposto,

D E C R E T A

- 1) di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 così come modificato dal Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e ai sensi delle D.C.R. n.VIII/351 del 13/03/2007 e DGR n. VIII/6420 del 27/12/2007 e successive modifiche e integrazioni, **PARERE POSITIVO FINALE**, confermando il proprio parere positivo (Parere Motivato Prot. n. 10021 del 30.01.2020) già espresso circa la compatibilità ambientale del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) e relativi piani particolareggiati, con le medesime indicazioni di seguito riportate;
- 2) che le azioni del Piano siano espressione degli obiettivi determinati dall'Amministrazione Comunale, elencati sia nella proposta di Piano che nel Rapporto Ambientale e che di seguito vengono richiamati:
 - riduzione della pressione del traffico;
 - sostegno della mobilità ciclabile e pedonale;
 - ottimizzazione della politica dei parcheggi;
 - rilancio del trasporto pubblico;
 - riduzione dell'incidentalità; riduzione dell'inquinamento da traffico;
 - riqualificazione ambientale.
- 3) che per tutta la fase di attuazione e gestione del Piano, sia attivato il sistema di monitoraggio così come indicato dal cap. 9 del rapporto ambientale;
- 4) di disporre che l'Autorità Procedente provveda alla trasmissione del presente Parere Motivato Finale ai soggetti competenti in materia ambientale, agli Enti territorialmente interessati e/o confinanti, soggetti aventi specifiche competenze in tema di mobilità, ai settori del pubblico interessati all'iter decisionale, Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale, ai Gestori / erogatori di servizi locali di interesse economico generale, a tutti i portatori di interessi diffusi sul territorio che possano contribuire a consolidare quali settori del pubblico interessati all'iter decisionale, come individuati con Determinazioni Dirigenziali n. 763/18 e n. 1086/19,

- 5) di disporre che l'Autorità Procedente provveda alla divulgazione del presente Parere Motivato Finale per mezzo di pubblicazione sul sito web istituzionale del Comune di Lecco e su SIVAS web di Regione Lombardia.

Lecco, 31.03.2020

L'Autorità Procedente d'intesa con l'Autorità Competente
Il Dirigente Area 6
Arch. Davide Cereda

Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 24 del D.lgs. n. 82/2005

ALLEGATO A

Adozione con Delibera di Giunta n. 19 del 30.01.2020: "Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e dei relativi Piani Particolareggiati

OSSERVAZIONI PERVENUTE

N.	PROT. E DATA	NOMINATIVO	NOTE
1	N. 17736 20/02/2020	NEXO SRL	
2	N. 19459 26/02/2020	GRUPPO CONSILIARE PD	
3	N. 20485 28/02/2020	AGENZIA TPL	
4	N. 22196 04/03/2020	LUCA MIANO (da geom. Bonfanti)	

FUORI TERMINE

N.	PROT. E DATA	NOMINATIVO	NOTE
1			
2			

osservazione n. 1

Ricevuta di Registrazione del Protocollo

Numero	17736	Data Registrazione	20/02/2020 08:32:52
Oggetto	POSTA CERTIFICATA: ADOZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) E DEI RELATIVI PIANI PARTICOLAREGGIATI - OSSERVAZIONE AL PGTU		
Mittente	NEXO SRL		
Indirizzo			
CAP		Città	
Altri Mittenti			
Ufficio Competenza	AREA 6 - Protocollo [AR6]		

L'ADDETTO AL PROTOCOLLO



Al Comune di Lecco
AREA 6 – Governo del Territorio
Comune@pec.comunedillecco.it

oggetto: **Adozione Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e dei relativi Piani Particolareggiati**

osservazione al PGTU

Con riferimento a quanto in oggetto, il sottoscritto Stefano di Sarro, Amministratore della Società Nexo s.r.l., con sede a Milano in P.le Cadorna 15, Proprietaria delle unità immobiliari site in Viale della Costituzione 29 - via Caprera, (cinema Nuovo e Mignon), presenta, qui di seguito, osservazione al PGTU in fase di adozione.

L'osservazione si riferisce al tratto di Via Caprera compreso fra Via Aspromonte e Viale della Costituzione.

Premesso che:

- la Tavola 9 del Piano Particolareggiato del Centro e del Lungolago prevede che Via Caprera abbia una destinazione "area pedonale esistente/proposta";
- è in corso di elaborazione un progetto di riqualificazione delle unità immobiliari di proprietà Nexo srl, a firma dell'arch. Andrea Savio di Milano, e che il progetto stesso – elaborato in due varianti distinte - prevede la **creazione, per ciascuna delle due varianti, di una nuova autorimessa.**
 - o La prima soluzione di progetto ipotizza la creazione di un'autorimessa, al piano interrato, con capienza pari a 12 posti auto, con ingresso e uscita su Via Caprera.
 - o La seconda soluzione di progetto prevede invece la costruzione di un parcheggio multipiano, con capienza pari a 100 posti, con ingresso da Viale della Costituzione e uscita su Via Caprera.
- **NB** *le due soluzioni di progetto sono già state presentate e consegnate al Dirigente dell'Area 6 "Governo del Territorio, opere pubbliche, manutenzioni e decoro urbano" del Comune di Lecco, architetto Davide Cereda.*

Pag. 1/2

NEXO s.r.l. - Società a socio unico.

Sede Legale, Amministrativa e Commerciale - 20123 Milano - P.le Cadorna, 15 - Tel. +39 02 8051633 - Fax +39 02 8051752
Registro Imprese Milano 06474700157 - Rea Milano 1101149 - Codice Fiscale e Partita Iva 06474700157 -
Cap. Sociale int. Vers. €45.000,00



Tutto ciò premesso, si chiede a Codesto Ufficio di considerare la necessità, funzionale al progetto di riqualificazione e di creazione di un parcheggio di interesse pubblico, di rendere fruibile per viabilità di servizio, e a unico senso di marcia in direzione est, il tratto di Via Caprera compreso tra Via Aspromonte e Viale della Costituzione.

Con i migliori saluti

Milano, 19 febbraio 2020

Nexo s.r.l.
Stefano di Sarro

Pag. 2

osservazione n. 2

Ricevuta di Registrazione del Protocollo

Numero	19459	Data Registrazione	26/02/2020 08:39:41
Oggetto	POSTA CERTIFICATA: INVIO OSSERVAZIONI AL PGU PIANO DI GESTIONE DEL TRAFFICO URBANO- ALL'ATTENZIONE DEL DIRIGENTE AREA 6 E URBANISTICA		
Mittente	ANELE VILLA GRUPPO CONSILIARE PD		
Indirizzo			
CAP		Città	
Altri Mittenti			
Ufficio Competenza	AREA 6 - Protocollo [AR6]		

L'ADDETTO AL PROTOCOLLO

Lecco, 24 febbraio 2020

Comune di Lecco
c.a. Dirigente Area 6
Arch. Davide Cereda

Con la presente si inviano in allegato le Osservazioni al Piano di Gestione del Traffico Urbano, adottato con Delibera di Giunta n. 19 del 30.01.2020: "Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e dei relativi Piani Particolareggiati – adozione".

Tali osservazioni vengono presentate nel documento allegato all'attenzione della Dirigenza per la formulazione delle controdeduzioni.

Distinti saluti

Gruppo Consiliare PD

Osservazione 1:

Corso Emanuele Filiberto e Corso Bergamo:

Si richiede di verificare la possibilità e le potenzialità di inserire un percorso ciclabile anche ad un solo senso di marcia verso il centro, con senso unico per i camion. In tal modo si inserisce un percorso ciclabile di transito (non solo con scopo turistico e di svago) che si affianca e costituisce un anello con quello verso il lago e che, con la sua presenza, contribuisce a regolare la velocità di transito nel tratto.

Motivazioni: implementare la mobilità dolce in collegamento con il centro di Lecco e inserire la compresenza della mobilità lenta con la mobilità generale che implica una necessaria riduzione della velocità di transito con vantaggi per la sicurezza del tratto.

Osservazione 2:

Via Cornelio:

Si propone che la serie di parcheggi lungo la via (8 posti) siano dedicati solo ai disabili.

Motivazioni: disincentivare in generale l'utilizzo dell'auto per raggiungere il centro e il lungo lago, lasciandolo il parcheggio solo a chi ne ha reale necessità

Osservazione 3:

Lungo Lario Isonzo nel tratto che costeggia monumento ai caduti e ad Antonio Ghislanzoni:

Si propone di limitare i parcheggi a solo carico e scarico e di pertinenza per l'hotel e i servizi commerciali, non fare tre corsie separate ma due corsie nei due sensi solo sulla carreggiata a lago, dove si concentra la viabilità e la corsia interna potrebbe diventare utile per creare uno spazio per percorso pedonale/ciclabile.

Motivazioni: ridurre lo spazio dedicato al transito dei veicoli per aumentare lo spazio di mobilità dolce e di fruibilità del lungo lago, anche eventualmente in corrispondenza degli esercizi commerciali

Osservazione 4:

Viale Turati:

Si propone di valutare la possibilità di rendere Viale Turati, tutto o in parte, a senso unico in uscita, sulla falsa riga di quanto già fatto in Via Azzone Visconti.

Motivazioni: ridurre lo spazio per le carreggiate e dedicare gli spazi limitrofi all'aumento della vivibilità del quartiere con l'utilizzo anche da parte degli esercizi commerciali presenti nel viale.

Inoltre proponiamo alcune riflessioni che non costituiscono ufficialmente delle osservazioni, ma potrebbero integrare le parti del PGTU che riguardano le fasi urgenti di attuazione del piano, in particolare nella fase propositiva progettuale:

Nella presentazione del piano sono previste alcune indicazioni per le fasi urgenti di attuazione. Si è pensato di suggerire per queste fasi due proposte:

Nei percorsi del piedibus, ove non ci sia già uno spazio pedonale o il marciapiede, attivare prima possibile sistemi di protezione quali linee di demarcazione, serie di birilli o simili che delimitino lo spazio di passaggio dei bambini.

Al posto di attraversamenti pedonali rialzati, proposti nella fase propositiva progettuale, si suggerisce la previsione di attraversamenti pedonali luminosi attivati dalla presenza del pedone, in particolare, alla luce dell'incidentalità riscontrata, nelle strade meno illuminate e/o con attraversamenti pericolosi. Un esempio di queste soluzioni è stato adottato nel Comune di San Fermo della Battaglia in provincia di Como.

Como, protocollo informatico

Spett.le

Comune di Lecco
Area 6 - Governo del territorio, opere
pubbliche, manutenzioni e decoro urbano

PEC: comune@pec.comunedilecco.it

OGGETTO: "Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Lecco e dei relativi piani particolareggiati- Adozione" – comunicazioni.

Vista la documentazione trasmessa acquisita al protocollo in data 05 febbraio 2020 prot AG n. 539 confrontata con l'attuale Programma Triennale dei Servizi TPL ed con il programma di Bacino del Trasporto Pubblico locale – approvato in data 23 ottobre 2018 con delibera n. 13 l'Assemblea dell'Agenzia - nel quale è prevista la definizione e la programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale di competenza nonché la loro regolamentazione e controllo si manifesta, in linea generale, l'esito favorevole del provvedimento relativamente alla valutazione di incidenza del PGTU.

In via generale evidenziamo le seguenti raccomandazioni/osservazioni:

- 1) La realizzazione delle nuove roatorie previste nel Piano dovrà essere adeguata al raggio di curvatura degli autobus di linea: a tale scopo è necessario concordare con la scrivente, con congruo anticipo, i necessari sopralluoghi preventivi.
- 2) La realizzazione delle nuove ciclopiste previste nel piano dovranno comunque garantire la fruibilità delle fermate tpl
- 3) Per i previsti interventi di riqualificazione urbanistica e viabilistica su percorsi che interessano le linee tpl dovrà essere valutata l'opportunità di realizzare nuove fermate o lo spostamento di quelle esistenti al fine di migliorare la fruibilità e l'accessibilità alle stesse.
- 4) A titolo informativo specifichiamo che è vietata la realizzazione di nuovi dossi lungo le linee di trasporto pubblico mentre è possibile la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati: *le caratteristiche geometriche e dimensionali degli attraversamenti pedonali rialzati riportate nelle Linee guida per la redazione del Piano della Sicurezza stradale urbana, Circolare ministeriale lavori pubblici 3698 del 08/06/2001, nella quale è stabilito che la lunghezza interessata dal rialzo deve essere superiore in genere a quella dei normali veicoli, e con rampe con pendenza massima del 5%.*

Si manifestano altresì le seguenti osservazioni puntuali:

- 5) Intervento incrocio via Gorizia, via Oslavia:
è necessario un preventivo sopralluogo per verificare la disponibilità di spazi adeguati che garantiscano la possibilità di effettuare le manovre in sicurezza degli autobus di linea (linea 8).
- 6) Intervento in Viale Lombardia, Viale della Chiesa:
L'indicazione di Piano prevede l'inversione del senso unico rispetto all'attuale. Tale modifica confligge con l'attuale senso di marcia delle linee tpl (linee 3 - 6 - 8) : chiediamo di valutare la possibilità di mantenere l'attuale senso di marcia considerato che, altrimenti, è necessario individuare nuove aree di fermata (che potrebbero non essere disponibili) e riposizionare le attuali fermate tpl esistenti (paline e pensiline) di via Filanda, Viale Lombardia, Via alla Chiesa e Via On. Celestino Ferrario.

- 7) Intervento rotatoria via Eremo, via Fiandre, SS 36 Dir. Via T. da Belledo e Via del Roccolo:
L'area è punto nodale di transito delle linee tpl 4 5 6 7 8 e D35; gli spazi dell'intervento dovranno essere accuratamente progettati per consentire la percorrenza della rotatoria e delle immissioni in sicurezza (ved. punto 1).
- 8) Intervento realizzazione pista ciclabile Via Tonale incrocio via Matteotti:
È prevista l'istituzione di una nuova fermata per la linea 7 è necessario che non confligga con la realizzazione della pista ciclabile
- 9) Interventi L.L. Isonzo, Cesare Battisti, Cadoma, IV Novembre:
la linea D20 Lecco- Mandello transita lungo queste arterie: gli spazi dell'intervento dovranno essere accuratamente progettati per consentire la percorrenza delle rotatorie in sicurezza (ved. punto 1).
- 10) Intervento rotatoria ed immissioni Piazza Mazzini e V.le Costituzione:
La modifica della viabilità con la realizzazione di uno spartitraffico non permette agli autobus la svolta da p.zza Mazzini in Viale Costituzione: è necessario prevedere un apposito varco nello spartitraffico e l'istallazione di un semaforo a sagoma solo per gli autobus.
- 11) Intervento realizzazione spartitraffico C.so Carlo Alberto:
La realizzazione dello spartitraffico su C.so Carlo Alberto non permette agli autobus la possibilità di immissione che devono raggiungere il deposito ubicato in p.zza Bione: è necessario prevedere appositi varchi in prossimità di via B. Buozzi e Via del Guado.
- 12) Intervento rotatoria ed immissioni in via Amendola
Gli interventi, valutati sulla tavola di progetto, non sembrerebbero garantire spazi adeguati di manovra per l'immissione dell'autobus da via Amendola in via Digione: necessario sopralluogo preventivo
- 13) in cartografia non è riportata il tratto di percorso a/r della linea D35 via Eremo, rotatorie, ss 36 Dir.

A disposizione per eventuali chiarimenti si porgono cordiali saluti.

il Direttore
Ing. Daniele Colombo

Firmato digitalmente da Daniele Colombo ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs n. 82/2005 e

AgendaTPLCOMCOVA Pr. 0001031 del 27-02-2020 partenza Cat. 6 Cl. 16

osservazione n. 4

Ricevuta di Registrazione del Protocollo

Numero	22196	Data Registrazione	04/03/2020 13:19:21
Oggetto	POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI ALL'ADOZIONE DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)		
Mittente	BONFANTI ROBERTO		
Indirizzo	VIA DON POZZI 1		
CAP	23900	Città	
Altri Mittenti			
Ufficio Competenza	AREA 6 - Protocollo [AR6]; Vassena Katiuscia		

L'ADDETTO AL PROTOCOLLO

Sig. LUCA MIANO
Via Monte Sabotino, 5
23900 LECCO

Lecco, lì 4 Marzo 2020

Spett. Comune di LECCO

Servizio Urbanistica e Governo del Territorio

Oggetto: ADOZIONE PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) E DEI RELATIVI PIANI PARTICOLAREGGIATI – **OSSERVAZIONI** -

Il sottoscritto sig. LUCA MIANO, nato a Lecco il 10 Maggio 1954 ed ivi residente in via Monte Sabotino, 5, (c.f. MNI LCU 54E10 E5075), quale legale rappresentante della società "Miano Luigi s.n.c. di Miano Ariberto ed Enrica in Liquidazione", con sede in Lecco, proprietaria del complesso di capannoni posti in comune di Lecco, cens. di Germanedo, via Belfiore 38, al mapp. 1187 (foglio 2), presenta le seguenti

Osservazioni

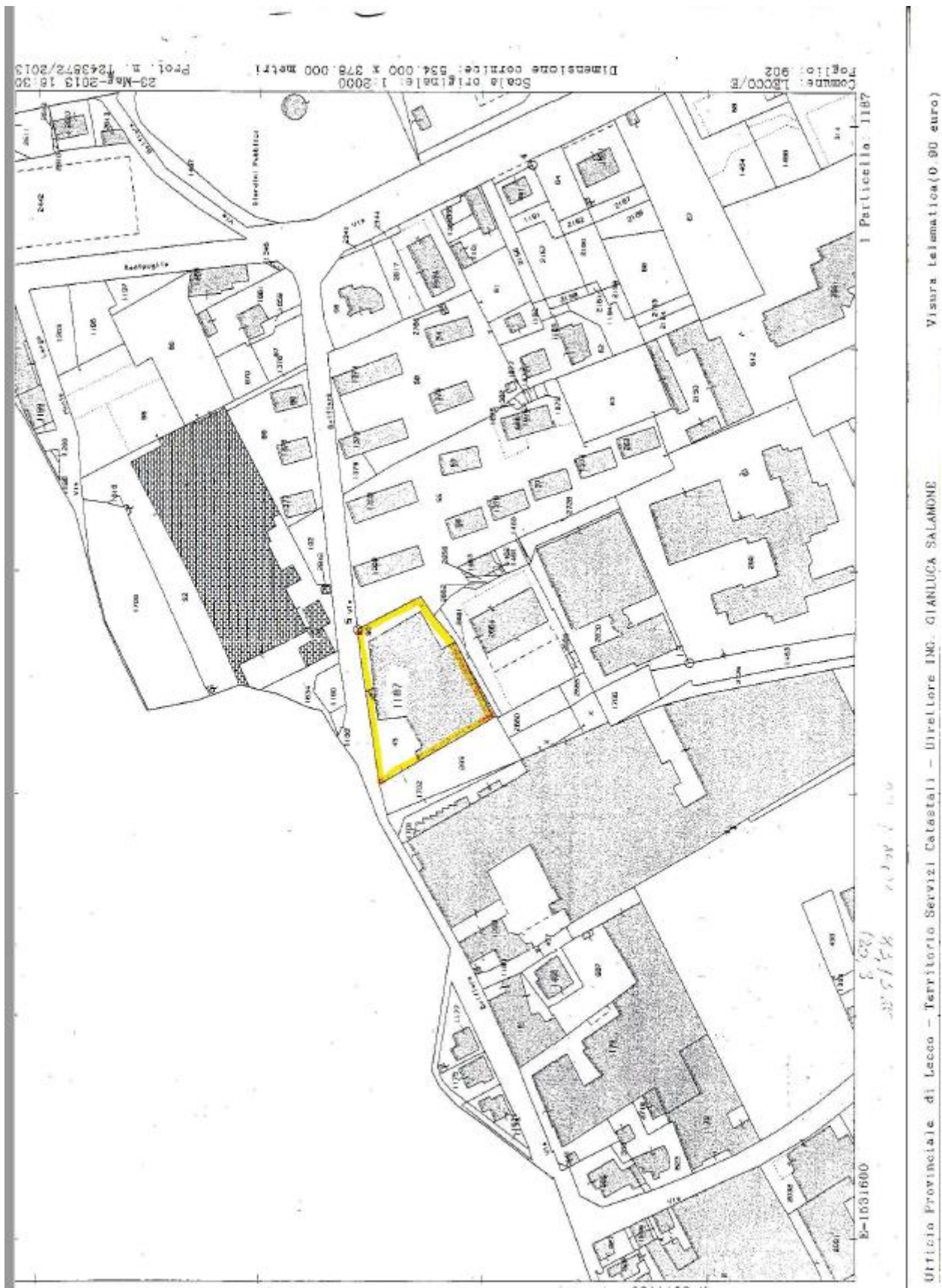
In riferimento all'adozione di quanto indicato in oggetto, con particolare riferimento allo snodo fra le vie Belfiore, Achille Grandi ed Alfonso Lamarmora:

- La proprietà sopramenzionata, posta all'angolo fra le vie Belfiore e Achille Grandi, ha interesse ad aprire due nuovi accessi (uno in entrata ed uno in uscita dal fondo) nei punti indicati nell'allegata planimetria schematica
- Al fine di cui sopra la società "Miano Luigi s.n.c. di Miano Ariberto ed Enrica in Liquidazione" ha intenzione di presentare delle osservazioni anche in riferimento al Piano Attuativo di Iniziativa Privata denominato "PIANO ATTUATIVO VIA BELFIORE, VIA LAMARMORA E VIA MONTELUNGO" in variante al PGT vigente per l'attuazione del PAU Via Belfiore, Via Lamarmora e Via Montelungo entro la data di scadenza del 16/04/2020. Dette osservazioni saranno corredate di un progetto puntuale e dettagliato per l'esecuzione degli accessi, concordando il tutto con le autorità e con gli uffici interessati.

Si allega:

- a) Planimetria con l'ubicazione degli accessi che si intendono realizzare
- b) Estratto mappa

Firmato: Sig. Luca Miano





Controdeduzioni alle Osservazioni

ALLEGATO B

Premessa

Come previsto dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (art. 36 del DL 30/04/92 n. 285 Codice della Strada), a seguito della adozione da parte della Giunta Comunale del Piano Generale del Traffico Urbano (deliberazione n. 19 del 30/01/2020) e della relativa Pubblicazione (04/02/2020) per trenta giorni, è stata possibile la presentazione di Osservazioni, al Piano stesso, anche da parte di singoli cittadini fino al 04/03/2020.

Il presente documento mostra in sintesi il contenuto di ogni Osservazione presentata e predispone per ognuna la relativa Controdeduzione.

Le Osservazioni presentate (4), a loro volta articolate in sotto-osservazioni, che sono state recepite integralmente, sono sintetizzate al solo scopo di rendere più chiare le Controdeduzioni.

Le Controdeduzioni sono comunque riferite al testo integrale dell'Osservazione, così come protocollata e non già alla sintesi riportata nella proposta di Controdeduzione.

Per un eventuale e maggior approfondimento delle Osservazioni presentate si rimanda ai documenti originali allegati all'atto deliberativo.

Nel documento, per ogni osservazione, viene riportato:

- *il protocollo, la data e l'Osservante;*
- *il contenuto sintetico dell'Osservazione;*
- *la Controdeduzione;*
- *l'esito dell'Osservazione: accolta / parzialmente accolta / non accolta / non dà luogo a procedere.*



OSSERVAZIONE 1: Prot. 17736 data 20/02/2020 Osservante: NEXO SRL

SINTESI CONTENUTO*.

L'Osservante con riferimento alle proposte presentate di riqualificazione delle unità immobiliari di proprietà Nexo srl, chiede di considerare la necessità funzionale al progetto di riqualificazione e di creazione di un parcheggio di interesse pubblico, di rendere fruibile per viabilità di servizio, e a senso unico di marcia in direzione est, il tratto di via Caprera compreso tra via Aspromonte e Viale della Costituzione.

CONTRODEDUZIONE:

Premesso che attualmente via Caprera, nel tratto ad est di via Aspromonte è una strada chiusa di ridotto calibro, priva sostanzialmente di marciapiedi e per la quale anche i contributi dei cittadini ne hanno evidenziato le criticità e le problematicità, la soluzione di riqualificazione individuata dal Piano Generale del Traffico Urbano e dal Piano Particolareggiato del Centro e del Lungolago, che contempla la realizzazione di un'area pedonale per il tratto di via Caprera ad est di via Aspromonte, mira a risolvere le criticità esistenti, impedire la sosta parassitaria e favorire la mobilità della componente debole pedoni e cicli.

Le fasi successive della progettazione finalizzate all'attuazione di tale previsione dovranno garantire l'accessibilità ai carrai presenti e all'unità immobiliare dell'Osservante. In relazione alla configurazione, ai flussi di traffico delle intersezioni al contorno l'accessibilità a questo tratto di via Caprera, in linea generale, potrà avvenire da Ovest. Nello specifico con riferimento alla più recente proposta di riqualificazione delle unità immobiliari depositata dall'Osservante (gennaio 2020) le uscite su via Caprera saranno orientate verso ovest in direzione di via Aspromonte. Ulteriori approfondimenti sono demandati alle fasi successive della progettazione.

ESITO:

NON DA LUOGO A PROCEDERE

** per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*



OSSERVAZIONE 2: Prot. 19459 data 26/02/2020 Osservante: ANELE VILLA GRUPPO CONSILIARE PARTITO DEMOCRATICO

SINTESI CONTENUTO*.

1. Verificare la possibilità di inserire un percorso ciclabile anche ad un senso di marcia verso il centro, con senso unico per i camion in Corso Emanuele Filiberto e corso Bergamo.
2. Si propone che in via Cornelio la serie di parcheggi (8 posti) siano dedicati solo ai disabili.
3. Si propone che sul Lungo Lario Isonzo (tratto che costeggia il monumento ai caduti e ad Antonio Ghislanzoni) di limitare i parcheggi al solo carico/scarico e di pertinenza Hotel e servizi commerciali, di non fare tre corsie, ma due corsie nei due sensi sulla carreggiata a lago e la corsia interna per un percorso pedonale ciclabile.
4. Si propone di rendere via Turati (tutta o in parte) a senso unico in uscita, aumentando la fruibilità degli spazi esterni da parte degli esercizi commerciali.
5. Nei percorsi del piedibus in assenza di uno spazio pedonale attivare sistemi di protezione quali line di demarcazione serie di birilli che delimitino lo spazio di passaggio.
6. In sostituzione dei passaggi pedonali rialzati si suggerisce la previsione di attraversamenti pedonali luminosi attivati dalla presenza del pedone (soluzione adottata dal Comune di San Fermo della Battaglia - Como), nelle strade meno illuminate e/o attraversamenti pericolosi.

CONTRODEDUZIONE:

Premesso che il PGTU è un Piano il cui obiettivo è la messa in sicurezza della mobilità per tutte le componenti, privilegiando la mobilità attiva (pedoni e ciclisti), gli interventi e il sistema di sensi unici proposto dal Piano sono finalizzati a disincentivare ulteriormente la presenza del traffico parassitario di attraversamento, a ridurre la velocità dei veicoli a motore e a favorire la mobilità locale in particolare quella attiva per gli spostamenti di breve entità con l'attuazione della città 30.

Ciò premesso, con riferimento alle tematiche messe in luce dall'Osservazione, si evidenzia che:

1. L'asse Emanuele Filiberto-Bergamo rappresenta la viabilità portante del quartiere ed in relazione alle caratteristiche geometriche il Piano propone per corso Emanuele Filiberto una riqualificazione e ridefinizione dei calibri stradali al fine di moderare la velocità dei veicoli e la realizzazione di un percorso ciclopedonale, mentre per l'asse di via Bergamo, in relazione all'assenza di adeguati spazi per la realizzazione di un itinerario ciclopedonale in sede propria, una riqualificazione volta a moderare la velocità dei veicoli a motore e a garantire la percorribilità in sicurezza in carreggiata alle biciclette. Ulteriori approfondimenti sono demandati alle fasi successive della progettazione.



2. Premesso che la normativa vigente prevede la presenza di uno spazio di sosta per le persone diversamente ogni 50 posti auto e in adiacenza alla residenza su richiesta dello stesso, gli spazi di sosta per persone diversamente abili devono essere localizzati il più vicino possibile alle destinazioni. Non si ritiene opportuno dedicare la presenza di otto stalli adiacenti alle persone diversamente abili, in assenza di una domanda concentrata di tale tipologia di spazi. I posti auto proposti dal Piano Particolareggiato in via Cornelio sono un'indicazione che dovrà avere conferma nelle successive fasi della progettazione, sentiti anche i pareri degli organi competenti.
3. Per quanto riguarda il Lungolaro Isonzo, il Piano partendo dalla configurazione attuale con presenza di alberature che separano le due semicarreggiate a risoluzione delle criticità esistenti, propone una diversa distribuzione degli spazi stradali, la moderazione della velocità dei veicoli, la realizzazione di un percorso ciclopeditonale e la predisposizione di spazi di sosta, separati dal flusso veicolare. Tali spazi attraverso la politica della sosta potranno essere regolamentati al fine di favorire la sosta breve a servizio delle attività in affaccio. Generalmente gli spazi di sosta di pertinenza degli alberghi sono di proprietà delle strutture stesse ed antistanti gli ingressi. Ulteriori approfondimenti sono demandati alle fasi successive della progettazione.
4. L'asse di via Turati (cfr. classificazione funzionale della rete stradale Tavola 7) è la dorsale a servizio del quartiere racchiuso fra la linea ferroviaria e la mediana. Esso presenta per buona parte della sua estensione, una corsia per direzione di marcia, marciapiedi e spazi di sosta a pettine su entrambi i lati. In alcuni tratti la sosta non è consentita e i relativi spazi costituiscono un ampio marciapiede utilizzato anche dalle attività in affaccio. In relazione alle caratteristiche di via Turati e al suo utilizzo per accedere alle residenze e alle attività del quartiere è fortemente sconsigliata l'istituzione del senso unico di marcia. Al fine di migliorare la vivibilità per il quartiere e la fruibilità da parte degli esercizi commerciali in affaccio, il Piano, analogamente a tutta la viabilità della città, ne contempla una riqualificazione volta a moderare la velocità dei veicoli. Ulteriori spazi esterni fruibili dalla attività commerciali potranno essere contemplati attraverso una rimodulazione degli spazi di sosta presenti.
5. Il Piano contempla per tutte le strade della città, in relazione alla classificazione funzionale della rete stradale, la progressiva realizzazione di un marciapiede o in assenza di adeguati spazi per realizzazione l'attuazione di interventi di riqualificazione volti a moderare la velocità dei veicoli e la percorrenza in sicurezza della componente debole.
6. Il Piano contempla la progressiva messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali. La messa in sicurezza può avvenire per step successivi con l'attuazione di interventi integrativi ai precedenti partendo ad esempio dal miglioramento della visibilità (attraverso la segnaletica ed illuminazione dedicata). La realizzazione di attraversamenti a quota marciapiede permette favorire la mobilità attiva, moderare la velocità dei veicoli a motore e conseguentemente aumentare la sicurezza dei pedoni oltre a facilitare l'attraversamento stesso.

ESITO:

NON DA LUOGO A PROCEDERE

** per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*



OSSERVAZIONE 3: Prot. 20485 data 28/02/2020 Osservante: AGENZIA TPL COMO-LECCO-VARESE

SINTESI CONTENUTO*.

L'Agenzia per il trasporto pubblico del bacino di Como-Lecco-Varese, in linea generale, esprime esito favorevole relativamente alla valutazione di incidenza del PGTU, evidenziando le seguenti raccomandazioni/osservazioni:

1. La realizzazione delle nuove rotatorie previste nel Piano dovrà essere adeguata al raggio di curvatura degli autobus di linea: a tale scopo è necessario concordare con la scrivente, con congruo anticipo, i necessari sopralluoghi preventivi.
2. Le nuove ciclopiste previste nel Piano dovranno comunque garantire la fruibilità delle fermate tpl.
3. Per i previsti interventi di riqualificazione urbanistica e viabilistica su percorsi che interessano le linee tpl dovrà essere valutata l'opportunità di realizzare nuove fermate o lo spostamento di quelle esistenti al fine di migliorare la fruibilità e l'accessibilità alle stesse.
4. A titolo informativo specifichiamo che è vietata la realizzazione di nuovi dossi lungo le linee di trasporto pubblico mentre è possibile la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati: le caratteristiche geometriche e dimensionali degli attraversamenti pedonali rialzati riportate nelle Linee guida per la redazione dei Piano della Sicurezza stradale urbana, Circolare ministeriale lavori pubblici 3698 del 08/06/2001, nella quale è stabilito che la lunghezza interessata dal rialzo deve essere superiore in genere a quella dei normali veicoli, e con rampe con pendenza massima del 5%.
5. Intervento incrocio via Gorizia, via Oslavia: è necessario un preventivo sopralluogo per verificare la disponibilità di spazi adeguati che garantiscano la possibilità di effettuare le manovre in sicurezza degli autobus di linea (linea 8).
6. Intervento in Viale Lombardia, Viale della Chiesa: l'indicazione di Piano prevede l'inversione del senso unico rispetto all'attuale. Tale modifica confligge con l'attuale senso di marcia delle linee tpl (linee 3 - 6 - 8): chiediamo di valutare la possibilità di mantenere l'attuale senso di marcia considerato che, altrimenti, è necessario individuare nuove aree di fermata (che potrebbero non essere disponibili) e riposizionare le attuali fermate tpl esistenti (paline e pensiline) di via Filanda, Viale Lombardia, Via alla Chiesa e Via On. Celestino Ferrario.
7. Intervento rotatoria via Eremo, via Fiandre, SS 36 Dir. Via T. da Belledo e Via del Roccolo: l'area è punto nodale di transito delle linee tpl 4 5 6 7 8 e D35: gli spazi dell'intervento dovranno essere accuratamente progettati per consentire la percorrenza della rotatoria e delle immissioni in sicurezza (ved. punto 1).
8. Intervento realizzazione pista ciclabile Via Tonale incrocio via Matteotti: È prevista l'istituzione di una nuova fermata per la linea 7 è necessario che non confligga con la realizzazione della pista ciclabile.
9. Interventi L.L. Isonzo, Cesare Battisti, Cadorna, IV Novembre: la linea D20 Lecco- Mandello transita lungo queste arterie: gli spazi dell'intervento dovranno essere accuratamente progettati per consentire la percorrenza delle rotatorie in sicurezza (ved. punto 1).



10. Intervento rotatoria ed immissioni Piazza Mazzini e V.le Costituzione: La modifica della viabilità con la realizzazione di uno spartitraffico non permette agli autobus la svolta da p.zza Mazzini in Viale Costituzione: è necessario prevedere un apposito varco nello spartitraffico e l'istallazione di un semaforo a sagoma solo per gli autobus.
11. Intervento realizzazione spartitraffico C.so Carlo Alberto: La realizzazione dello spartitraffico su C.so Carlo Alberto non permette agli autobus, che devono raggiungere il deposito ubicato in p.zza Bione, la possibilità di immissione: è necessario prevedere appositi varchi in prossimità di via B. Buozzi e Via del Guado.
12. Intervento rotatoria ed immissioni in via Amendola: gli interventi, valutati sulla tavola di progetto, non sembrerebbero garantire spazi adeguati di manovra per l'immissione dell'autobus da via Amendola in via Digione: necessario sopralluogo preventivo.
13. In cartografia non è riportata il tratto di percorso a/r della linea D35 via Eremo, rotatorie, SS36 Dir.

CONTRODEDUZIONE:

Premesso che il PGTU è un Piano il cui obiettivo è la messa in sicurezza della mobilità per tutte le componenti, privilegiando la mobilità attiva (pedoni e ciclisti) e il trasporto pubblico, gli interventi e il sistema di sensi unici proposto dal Piano sono finalizzati a disincentivare ulteriormente la presenza del traffico parassitario di attraversamento e a favorire la mobilità locale in particolare quella dolce per gli spostamenti di breve entità. L'introduzione dei sensi unici proposti e la modifica dell'orientamento di quelli esistenti è finalizzata a favorire ulteriormente la mobilità locale a mitigare le criticità presenti per la commistione fra flussi di traffico afferenti alle residenze e quelli alle attività produttive oltre che ridurre la velocità dei veicoli e la sinistrosità migliorando le manovre di svolta alle intersezioni.

L'orientamento dei sensi unici proposti mira inoltre a favorire anelli circolatori orari (la svolta a destra è la manovra meno conflittuale rispetto alle altre).

Le soluzioni proposte dal PGTU (rotatorie, attraversamenti rialzati, percorsi ciclabili, ecc.) risultano coerenti con la normativa vigente e atte a garantire la percorribilità del Trasporto Pubblico, oltre che la compatibilità tra percorsi ciclabili e fermate TPL. Gli opportuni, necessari ed adeguati approfondimenti sono conseguentemente demandati alle fasi successive che prevedono lo sviluppo della progettazione degli interventi proposti e la necessaria interlocuzione/confronto con l'Agenzia del trasporto Pubblico.

Ad integrazione di quanto premesso, con riferimento alle tematiche messe in luce dall'Osservazione, si evidenzia per alcuni punti particolari che:

6. La fase analitica ha evidenziato le forti criticità presenti nell'intorno della struttura Ospedaliera nel quartiere Germando: conflittualità fra la sosta dei residenti e dei fruitori dei servizi, presenza di traffico parassitario, presenza di congestione ed accodamenti, incapacità delle intersezioni a smaltire il flusso di traffico afferente. A risoluzione delle criticità emerse, il Piano contempla fra gli interventi individuati l'inversione del senso unico di marcia in viale Lombardia, in modo da sostituire l'attuale anello circolatorio in sinistra con un anello circolatorio orario in destra che tra l'altro garantisce maggior



sicurezza alle intersezioni, impatta in misura minore sulle intersezioni, che potranno smaltire maggior volumi di traffico (la svolta a destra in una intersezione richiede minor tempo per l'immissione e in misura minore condiziona la capacità di un'intersezione ed in particolare di una rotatoria percorsa da autobus.

8. Si ritiene opportuno che anche in sede di progettazione della fermata del trasporto pubblico, si tengano in considerazione le indicazioni del PGTU e conseguentemente si contempli la possibilità di realizzare, anche in una fase successiva, il percorso ciclabile per evitare un eventuale modifica rifacimento della fermata stessa o l'impossibilità di realizzare il percorso ciclabile.
10. La fase analitica ha evidenziato le criticità indotte dalla presenza degli impianti semaforici (congestione, elevate velocità nelle ore di morbida, ecc.) e dalla frequenza delle interruzioni del flusso di marcia oltre alla pericolosità delle svolte a sinistra. L'inserimento di un varco regolamentato da impianto semaforico rappresenta comunque una forte criticità oltre alle perturbative indotte dall'impianto semaforico stesso sulle rotatorie previste a breve distanza. La manovra richiesta dall'Osservante sarà comunque garantita dalla rotatoria prevista all'intersezione Costituzione-Leonardo da Vinci, a breve distanza da piazza Mazzini.
11. Il Piano prevede l'inversione del senso di marcia nelle vie Buozzi e del Guado e l'inserimento di uno spartitraffico su Corso Carlo Alberto, al fine di ridurre le criticità presenti sull'asse stesso. Si precisa che le uscite in sinistra da via Buozzi sono garantite dalla presenza a pochi metri a destra di una rotatoria, mentre per quanto riguarda gli ingressi da via del Guado, per le provenienze da est, si rimanda gli opportuni approfondimenti alla fase successive della progettazione.
13. La Tavola 2 Servizi di Trasporto Pubblico del PGTU riporta i percorsi presenti alla data della stesura della fase analitica del Piano stesso (maggio 2019). La diramazione della linea D35 lungo via Eremo e rampe SS36dir, è stata istituita in via sperimentale da settembre 2019; è un servizio principalmente dedicato agli studenti (si effettua solo nei giorni scolastici) e presenta un numero esiguo di corse tra l'altro fortemente sbilanciato fra andata e ritorno, pertanto non viene riportata in cartografia.

ESITO:

NON DA LUOGO A PROCEDERE

**per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa*



OSSERVAZIONE 4: Prot. 22196 data 04/03/2020 Osservante: LUCA MIANO

SINTESI CONTENUTO*.

L'Osservante, con riferimento all'intersezione Belfiore-Grandi, segnala l'interesse della proprietà ad aprire due nuovi accessi (uno in entrata e uno in uscita) dal fondo indicandone la posizione su una planimetria.

CONTRODEDUZIONE:

Premesso che il Piano Generale del Traffico Urbano è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, coordinato con gli strumenti urbanistici, che fornisce le linee di indirizzo ed indicazioni di soluzioni progettuali, da approfondire adeguatamente nelle fasi successive della progettazione, al fine di migliorare la mobilità per tutte le componenti favorendo quella attiva, di mettere in sicurezza le intersezioni stradali oltre a ridurre tutti quegli aspetti che possono condizionare la capacità e la sicurezza di un'intersezione, la richiesta di due nuovi accessi non risulta di competenza del PGTU, precisando comunque che con riferimento alla normativa vigente (art. 22 Codice della Strada e art. 46 del Regolamento CdS) l'apertura di nuovi accessi carrai su strade urbane è comunque condizionata dalla distanza minima da garantire dalle intersezioni stradali: *“Deve essere distante almeno 12 metri dalle intersezioni e, in ogni caso, deve essere visibile da una distanza pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima consentita nella strada medesima”*.

ESITO:

NON DA LUOGO A PROCEDERE

*per il contenuto puntuale dell'Osservazione si rimanda all'Osservazione stessa

