

CITTÀ DI BERGAMO

VAS PUMS

I conferenza di valutazione



20 -12-2018



Giovanni Sciuto

URBANLAB
LABORATORIO DI URBANISTICA E ARCHITETTURA

IL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il PUMS intende promuovere una **visione condivisa** delle politiche di mobilità sostenibile da implementare a livello locale e non solo. Si tratta di costruire un processo di **governance multilivello** che coinvolga in modo chiaro ed efficiente tutti gli attori (amministrativi e non) che possono essere coinvolti nella definizione e nell'implementazione delle misure da applicare.

Il cambiamento di approccio rispetto a un più tradizionale strumento di pianificazione dei trasporti comprende:

- un approccio partecipativo con la comunità locale (cittadini e i portatori di interesse);
- un impegno concreto per la sostenibilità del settore della mobilità in termini economici, di equità sociale e di qualità ambientale;
- un approccio integrato di pianificazione che tiene conto dei diversi settori e livelli istituzionali;
- una visione chiara degli obiettivi e della loro misurabilità;
- una chiara rappresentazione dei costi del trasporto e dei suoi benefici, anche sociali.

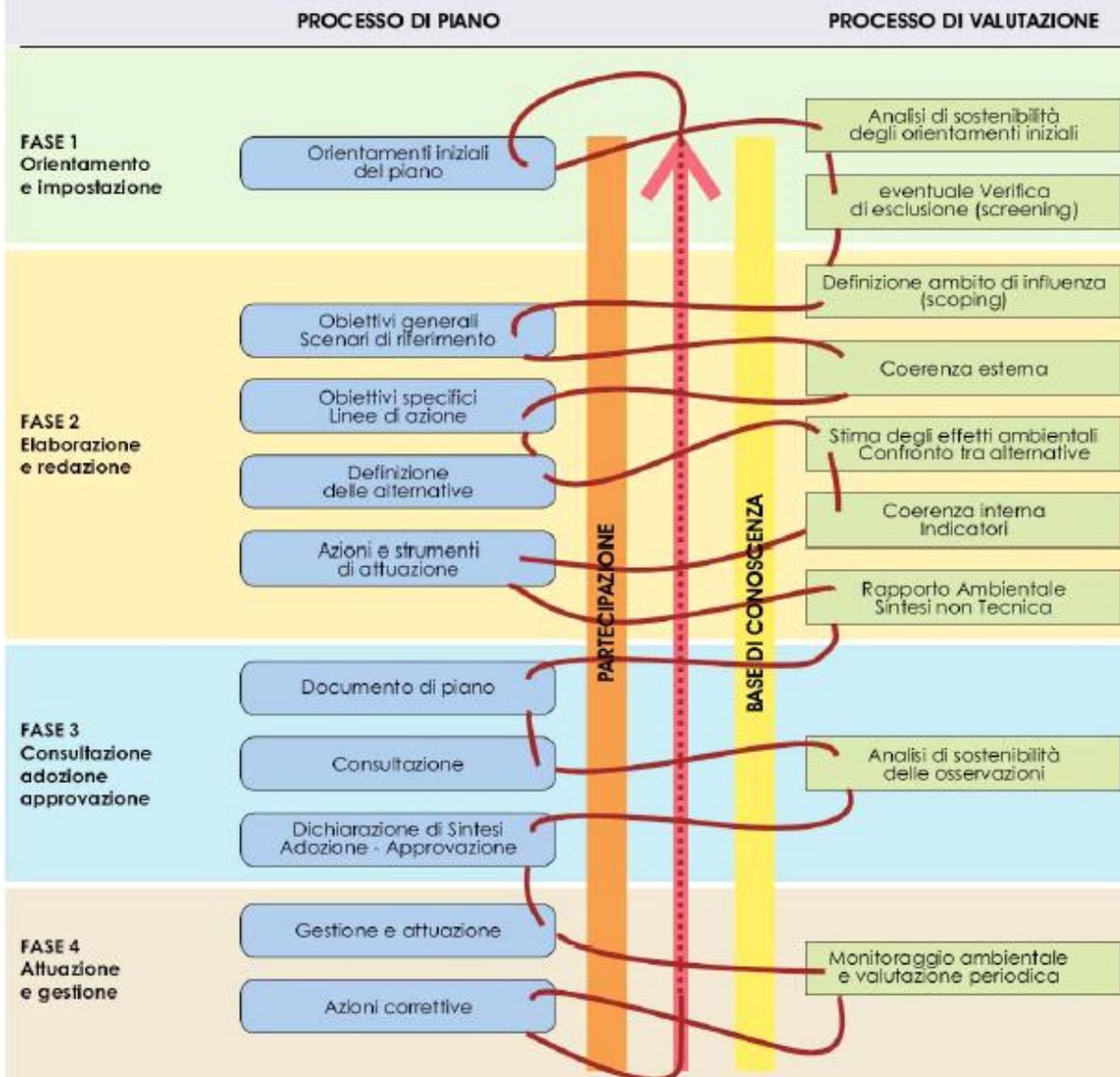


VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Rapporto tra Processo di Piano e Processo di VAS

Le **INNOVAZIONI** principali che la procedura di VAS ha apportato sono:

- l'integrazione della dimensione ambientale nella pianificazione e programmazione in tutte le fasi del processo di pianificazione e programmazione (Orientamento e impostazione, Elaborazione e redazione, Consultazione/adozione/approvazione e Attuazione e gestione)
- la creazione di un processo partecipativo a due livelli: tecnico (conferenze di servizi) e pubblico.



VAS: le FASI

La **procedura di VAS** si sviluppa secondo la seguente articolazione generale:

- informazione al pubblico dell'avvio del procedimento;
- **FASE DI SCOPING;**
- elaborazione del Rapporto Ambientale;
- consultazione del pubblico e delle autorità competenti in materia ambientale;
- valutazione del Rapporto Ambientale e dei risultati delle consultazioni;
- messa a disposizione delle informazioni sulle decisioni;
- monitoraggio.

La **fase di scoping** è un **primo momento di confronto** che, attraverso la condivisione del Documento di Scoping, si rivolge alle Autorità con specifica competenza in materia ambientale, consultate per contribuire a definire l'ambito di influenza del PUMS e la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale.

VAS: I Soggetti Coinvolti

La DGR n.9 del 2010 /761 identifica i seguenti **soggetti interessati**:

- l'Autorità procedente (ovvero la pubblica amministrazione che attiva le procedure di redazione e di valutazione del Piano);
- l'Autorità competente per la VAS;
- i soggetti competenti in materia ambientale;
- enti territorialmente interessati;
- il pubblico e il pubblico interessato.

VAS: I Soggetti Coinvolti

Nello specifico, i **soggetti tecnici interessati ed il pubblico individuati dall'Amministrazione** per il relativo coinvolgimento nel processo di pianificazione e valutazione del PUMS, stabiliti con D.g.c. 0374-18 del 20.09.2018, sono:

- **Autorità procedente:** Servizio Mobilità e Trasporti;
- **Autorità competente:** Dirigente della Direzione Edilizia Privata, SUAP, SUEAP e Ambiente, supportato dal Servizio Ecologia e Ambiente;
- **Autorità competente in materia di Rete Natura 2000:** Parco dei Colli di Bergamo
- **Soggetti competenti in materia ambientale:** ATS della Provincia di Bergamo; ARPA Lombardia e Dipartimento di Bergamo; Consorzio Parco dei Colli di Bergamo; Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia; Corpo forestale dello Stato
- **Enti territorialmente interessati:** Regione Lombardia; Provincia di Bergamo; Comuni confinanti (Torre Boldone, Gorle, Seriate, Orio al Serio, Azzano San Paolo, Stezzano, Lallio, Treviolo, Curno, Mozzo, Valbrembo, Paladina, Sorisole, Ponteranica);
- **Settori del pubblico interessati all'iter decisionale:** Italia Nostra; NVVF; Lega Ambiente; tutti i cittadini e chiunque abbia interesse anche per la tutela di interesse diffusi.

VAS: la Partecipazione

PERCORSO DI COINVOLGIMENTO ATTIVO

(unito a quello di redazione del PUMS)

1. COINVOLGIMENTO PREVENTIVO

Precedente alla definizione del Piano, l'Amministrazione comunale ha voluto coinvolgere i cittadini, tramite un questionario, al fine di cogliere i bisogni, le preoccupazioni e le indicazioni provenienti dalla comunità locale.

2. FOCUS GROUP

verranno individuate **specifiche tematiche** prioritarie per la realtà locale e sovralocale di Bergamo, quali per esempio il tema della fruizione degli spazi pubblici, del trasporto pubblico e servizi di sharing, città alta e centro storico e, infine, logistica e trasporti. Tali tematiche, unite e integrate anche con aspetti di carattere ambientale, rappresenteranno la base di discussione e di approfondimento durante lo svolgimento di incontri mirati che vogliono configurarsi come TAVOLI DI LAVORO.

VAS: la Partecipazione

COINVOLGIMENTO PREVENTIVO (dal 21.09 al 9.11) - SINTESI RISULTATI dei 1.209

questionari compilati:

- all'interno di Bergamo vi è un considerevole utilizzo della bicicletta (31%, ben sopra la media), seguito dall'automobile (24%, sotto la media), dagli spostamenti pedonali (18%) e da quelli con il trasporto pubblico (bus e tram, 16% complessivo);
- l'automobile personale è il modo di trasporto preferito sia dagli uomini che dalle donne per quasi tutti i motivi di spostamento, ma con differenze notevoli a seconda dell'ambito geografico (spostamenti interni oppure extraurbani) e del motivo specifico. Per quanto riguarda gli spostamenti urbani, la pedonalità e la ciclabilità rivestono un ruolo di primo piano nella mobilità occasionale. L'accompagnamento dei figli a scuola avviene in maggioranza a piedi, mentre la bici è poco utilizzata. La quota del trasporto pubblico è piuttosto bassa.
- Per quanto concerne invece le problematiche più "sentite dalla popolazione, esse cambiano in riferimento al punto di vista:
 - a piedi si percepisce la velocità come la maggior criticità;
 - in bicicletta la mancanza di piste ciclabile, seguita dalla poca sicurezza degli incroci e dalla velocità;
 - in auto/moto risultano critici il traffico, il mancato rispetto delle regole e i parcheggi.
 - gli spostamenti urbani effettuati con il trasporto pubblico sono caratterizzati da standard di informazione, puntualità, pulizia e accessibilità non completamente adeguati ma, al tempo stesso, non problematici.

VAS: Ambito di Influenza

La definizione dell'ambito di influenza del PUMS ha l'**OBIETTIVO** di **rappresentare** il contesto del Piano, il quadro di riferimento delle attenzioni ambientali, costituito dagli ambiti di analisi, dalle principali sensibilità e criticità ambientali: in sintesi **quegli elementi conoscitivi di base utili per orientare gli obiettivi generali del nuovo strumento urbanistico.**

L'analisi passa attraverso:

- **la ricostruzione e definizione del quadro di riferimento pianificatorio e programmatico**, dato dall'insieme dei piani e programmi che governano l'ambiente-territorio oggetto del PUMS, dal quale vengono desunti gli obiettivi ambientali (principalmente individuati dal PTR e dal PTCP) che affiancati ai criteri di sostenibilità ambientale (individuati dal Manuale UE) consentono di valutare gli obiettivi ed orientamenti iniziali del Piano;
- **l'analisi di contesto** che definisce i fattori di sensibilità ambientale del contesto territoriale, il sistema delle aree protette e gli elementi territoriali (infrastrutturali ed insediativi) di area vasta;
- **la caratterizzazione del territorio di Bergamo** (sistema paesaggistico-ambientale, sistema insediativo, sistema della mobilità).

VAS: Quadro conoscitivo ambientale preliminare

Ricognizione delle componenti ambientali che sono state ritenute maggiormente significative per il territorio di Bergamo:

Sistema paesistico- ambientale

- Sistema idrico – acque superficiali e sotterranee
- Suolo e sottosuolo
- Atmosfera
- Rifiuti

Sistema insediativo

- Urbanizzato
- Infrastrutture e mobilità

In sede di Rapporto Ambientale tale analisi verrà, ove necessario, dettagliata e approfondita.

Obiettivi strategici del PUMS

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ <i>Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese, degli utenti della città e dei turisti</i>	Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti che interessano la città storica (Città Alta, Borghi, Centro)
	Garantire accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
	Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi (scuole)
	Migliorare l'accesso e la fruizione turistica dei luoghi urbani nel rispetto delle peculiarità della città e della sostenibilità del sistema della mobilità
	Aumentare la consapevolezza e la libertà di scelta verso le modalità di trasporto più sostenibili, diffondendo e migliorando l'informazione resa ai residenti, agli operatori economici, ai city user e ai turisti rispetto all'offerta dei servizi di mobilità
	Migliorare la qualità del paesaggio urbano , contenere il consumo di suolo e la sua impermeabilizzazione

Obiettivi strategici del PUMS

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE Promuovere e migliorare la qualità ambientale	Ridurre le emissioni atmosferiche inquinanti attribuibili al settore dei trasporti (PM_{10} , $PM_{2.5}$, NO_x e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al “traffico di prossimità” (Black carbon), anche tramite politiche di incentivazione della e-mobility
	Ridurre i consumi energetici ed in particolare quelli di combustibili fossili (gasolio/benzina/GPL/ecc.) impiegati dal settore dei trasporti
	Ridurre le emissioni di gas climalteranti (CO_2) derivanti dal settore dei trasporti
	Ridurre l’esposizione della popolazione al rumore (inquinamento acustico) dando priorità alla protezione delle aree più sensibili in prossimità delle scuole, dei presidi sanitari e degli ambiti residenziali

Obiettivi strategici del PUMS

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE <i>Garantire adeguate condizioni di salute e sicurezza per tutti</i>	Ridurre l'incidentalità stradale , con particolare attenzione ai pericoli cui sono esposti gli utenti più vulnerabili (pedoni/ciclisti/motociclisti/bambini/over 65), con l'obiettivo di azzerare gli incidenti mortali (cfr. Visione Rischio Zero) Incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo e rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (leggeri e pesanti), nonché dei ciclisti e dei pedoni.
SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA <i>Valorizzare le opportunità di inclusione e innovazione, perseguire la sostenibilità e le priorità di spesa in ottica di equilibrio</i>	Ridurre le barriere di accesso ai servizi di mobilità e alla fruizione dello spazio pubblico Garantire l'equilibrio economico del sistema di mobilità e rendere efficace ed efficiente la spesa pubblica destinata alle infrastrutture e ai servizi alla mobilità Rendere espliciti e internalizzare nelle politiche pubbliche i costi ambientali, sociali e sanitari generati dai diversi modi di trasporto. Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (distribuzione urbana delle merci), anche in relazione alle opportunità offerte dall'aeroporto di Orio al Serio.

VAS: Effetti su Rete Natura 2000

Si rileva la presenza all'interno del territorio comunale dei seguenti siti:

- SIC "Boschi dell'Astino e dell'Allegrezza" - IT2060012



➔ **VIC**

«Qualsiasi piano o progetto che possa avere incidenze significative su un sito della rete Natura 2000 deve essere sottoposto a Valutazione d'Incidenza, la quale costituisce lo strumento per garantire il raggiungimento di un rapporto equilibrato tra la conservazione soddisfacente degli habitat e delle specie e l'uso sostenibile del territorio».