



PARERE MOTIVATO

n. 134 del 24 giugno 2014

OGGETTO: Comune di CASTELFRANCO VENETO (TV). Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU).
Verifica di Assoggettabilità

**L'AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS
D'INTESA CON L'AUTORITA' PROCEDENTE**

VISTA la Legge Regione 23 aprile 2004, n. 11 "Norme per il governo del territorio ed i materia di paesaggio", con la quale la Regione Veneto ha dato attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;

VISTO il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" concernente "Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC)" e ss.mm.ii.;

VISTO l'art. 14 della Legge Regionale 4/2008, per quanto riguarda l'individuazione dell'Autorità Competente cui spetta l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità nonché l'elaborazione del parere motivato di cui rispettivamente agli articoli 12 e 15 del Codice Ambiente, identificandola nella Commissione Regionale VAS, già nominata con DGR 3262/2006;

VISTA la DGR n. 791 del 31 marzo 2009 con la quale sono state approvati le indicazioni metodologiche e le procedure di Valutazione Ambientale Strategica secondo gli schemi rappresentati negli allegati alla medesima deliberazione di cui formano parte integrante.

ATTESO che con la citata delibera 791/2009 la Giunta Regionale ha individuato, quale supporto tecnico-amministrativo alla Commissione VAS per la predisposizione delle relative istruttorie, la Direzione Valutazione Progetti ed Investimenti (ora Sezione Coordinamento Commissioni Vas-Vinca-NuVV) nonché per le eventuali finalità di conservazione proprie della Valutazione di Incidenza, il Servizio Reti Ecologiche e Biodiversità della Direzione Pianificazione Territoriale e Parchi (ora Sezione Coordinamento Commissioni Vas-Vinca-NuVV).

ESAMINATA la documentazione trasmessa dal Comune di Castelfranco Veneto con nota prot. n. 12652 del 03/04/2014 acquisita al protocollo regionale al n. 154367 del 09/04/2014 Vigonza (PD).

CONSIDERATO che con nota prot n. 160763 del 11/04/2014 la Sezione Coordinamento Commissioni (VAS- VINCA- NUVV) ha inviato richiesta di pareri ai seguenti soggetti competenti in materia ambientale:

- Arpav Dipartimento di Treviso
- Ulss n. 8 Asolo
- Autorità di Bacino dei Fiumi dell'alto Adriatico



- Consorzio di Bonifica Piave
- Consorzio di Bonifica Acque Risorgive
- Consorzio di Bonifica Brenta
- Sezione Bacino Idrografico Piave Livenza – Sezione di Treviso già Genio Civile di Treviso
- Soprintendenza per i Beni Archeologici del Veneto
- Ministero Beni Culturali e Paesaggistici Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto
- Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Venezia, Belluno, Padova e Treviso

A seguito di una preliminare istruttoria tecnica la Sezione Coordinamento Commissioni ha aggiunto d'ufficio, quale soggetto competente in materia ambientale da consultare la Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto.

VISTI I CONTENUTI DEL RAPPORTO AMBIENTALE:

CARATTERISTICHE DEL PIANO

Il Comune di Castelfranco Veneto si è dotato, nel periodo compreso tra 1996 e il 1998, del Piano Generale del Traffico (PUT) e nel corso dell'anno 2004 si è dotato del Piano di Classificazione Acustica.

L'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del Comune di Castelfranco Veneto ha il fine di confermare ed aggiornare gli obiettivi specifici di riordino e potenziamento del sistema della mobilità della rete viaria esistente, contribuendo a risolvere i principali elementi di criticità.

I contenuti programmatici e progettuali dell'aggiornamento del PGTU sono informati ai seguenti principi ed obiettivi.

- **Miglioramento della circolazione stradale:** Il miglioramento della circolazione stradale (movimento e sosta degli utenti nelle strade) consiste nel soddisfare la domanda di mobilità con il migliore livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli del Piano. Il livello di servizio viene identificato con il grado di fluidità del movimento veicolare, il cui miglioramento permette velocità più regolari. Il miglioramento della circolazione stradale riguarda soprattutto l'utenza pedonale e ciclabile (maggiore fruibilità del centro abitato da parte degli utenti della cosiddetta mobilità lenta) e la sosta veicolare (minore perdita di tempo alla ricerca del parcheggio).
- **Sicurezza:** Il miglioramento della sicurezza stradale, ovvero la riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, si ottiene attraverso la separazione ed il controllo delle diverse componenti di traffico sulla viabilità primaria, attraverso l'introduzione di interventi di moderazione del traffico sulla viabilità locale, e, in generale, mediante l'attuazione delle proposte derivanti da specifiche analisi tecniche sulle cause degli incidenti stradali (carenze infrastrutturali e/o regolazione e controllo del traffico). Nelle aree urbane la sicurezza della circolazione interessa specialmente la tutela di ciclisti e pedoni e delle persone con limitate capacità motorie.
- **Riduzione inquinamenti atmosferico e acustico:** il PGTU concorre alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, cui il traffico veicolare concorre in modo rilevante specialmente nei casi di congestione e in particolari condizioni atmosferiche. Tale riduzione viene perseguita attraverso la fluidificazione del traffico ed interventi di orientamento e di controllo della domanda di mobilità compresi, ove necessario, la limitazione della circolazione veicolare e gli interventi per limitare il traffico parassitario.
- **Integrazione con gli strumenti urbanistici:** fermo restando che il PGTU è uno strumento di pianificazione subordinato al PAT vigente. L'armonizzazione tra PGTU e strumenti urbanistici avviene attraverso la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PGTU siano contenute negli strumenti urbanistici e mediante la verifica che le trasformazioni del territorio, le modifiche di destinazione d'uso e in generale



l'attuazione delle opere previste dagli strumenti urbanistici siano compatibili con gli indirizzi del PGTU.

- Rispetto dei valori storico-ambientali: il rispetto dei valori ambientali consiste nel preservare e possibilmente nel migliorare la fruizione dell'ambiente urbano. La riqualificazione ambientale si ottiene in generale attraverso la riduzione dei carichi veicolari stradali, in prossimità di elementi oggetto di tutela.

Verifica di coerenza esterna

All'interno dei piani urbanistici, la coerenza appare verificata nel rapporto con il PTRC (a valenza paesistica).

A livello provinciale, le ipotesi di sviluppo del territorio sono declinate nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento, anche attraverso la previsione di nuove infrastrutture di collegamento viario (es. variante S.R. 245, Pedemontana Veneta). Le finalità del PGTU sono, per normativa, proprio indirizzate al miglioramento infrastrutturale ed al contenimento delle emissioni. L'iniziativa pianificatoria del Comune contribuisce, a livello locale, in particolare al raggiungimento degli obiettivi di miglioramento, a scala provinciale, delle percorrenze sulla S.R. 53.

Il PGTU recepisce inoltre le indicazioni viabilistiche contenute nel Piano di Assetto Territoriale recentemente approvato.

Il Piano introduce una temporizzazione delle priorità degli interventi previsti, mediante la definizione di scenari.

Per ciò che concerne il Piano di Zonizzazione Acustica, il PGTU tiene conto delle zone individuate come classe 1 e inserisce nella sua proposta interventi di consolidamento delle modalità ciclabili e pedonali a sostegno di una maggiore vivibilità anche per quanto attiene l'inquinamento da rumore.

FATTORI DI ATTENZIONE AMBIENTALE:

Idrogeomorfologia

Il territorio comunale non è interessata da particolari vincoli idrogeologici e non presenta morfologia problematica sotto l'aspetto dell'erosione del suolo (ambito completamente pianeggiante). Il territorio si presenta per buona parte occupato da superfici impermeabili (urbanizzate/edificate/infrastrutturale). È necessario garantire l'invarianza idraulica dei singoli interventi in sede esecutiva, come previsto dalla normativa vigente.

Elementi del paesaggio e vegetazione

Il territorio non presenta particolari connotati di pregio paesaggistico, anche in ragione dell'espansione dei contesti urbani e delle infrastrutture. La porzione agricola è prevalentemente assoggettata a colture annuali (seminativi) e la meccanizzazione ha semplificato buon parte dello spazio. La residuale maglia a rete verde, costituita da siepi e fasce arboreo-arbustive, si colloca a fregio di corsi d'acqua e viabilità podereale, con presenza di legami (connessione) tra gli elementi, soprattutto nella porzione meridionale, interessata dalla fascia delle risorgive. Lo stato di conservazione di tali strutture non è ottimale, la composizione vegetazionale è in gran parte alterata e semplificata.

Ecosistemi

Gli spazi agricoli si presentano strutturati in tipici agroecosistemi, assai semplificati nelle componenti strutturali biofisiche, con ambiti spazialmente abbastanza integri che si alternano ad altri interessati da diffusa edificazione.

Clima acustico e qualità dell'aria

Il territorio comunale, data la forte concentrazione urbana (residenziale e produttiva) ed infrastrutturale risente di criticità legate ai fenomeni emissivi gassosi ed acustici collegati al traffico veicolare. Gli interventi previsti dal Piano sono rivolti a garantire effetti benefici (riduzioni) in termini emissivi e acustici sulle porzioni di territorio urbano che vengono alleggerite dal traffico veicolare di attraversamento. Molti interventi sono volti alla fluidificazione dei nodi vari (intersezioni, passaggi a livello) ove gli accodamenti sono



causa di forti emissioni, concentrate nello spazio. La zonizzazione acustica comunale non contrasta con le indicazioni previsionali di Piano.

CARATTERE CUMULATIVO DEGLI IMPATTI

Considerata la natura degli interventi infrastrutturali e le tipologie di impatti attesi connessi all'attuazione degli stessi, è evidente che i fenomeni connessi alla componente aria possono manifestare effetti cumulativi (tuttavia di natura quasi esclusivamente positiva) con il procedere dell'attuazione delle singole opere. In altri termini, con il progredire dell'attuazione del Piano i benefici insiti nelle scelte progettuali si manifestano in tutta la loro efficacia.

Per altro le scelte progettuali adottate e le misure di mitigazione previste, risultano coerenti con gli obiettivi di sostenibilità e migliorative di quanto finora attuato, per le medesime matrici.

Natura transfrontaliera degli impatti

Considerata la natura e la distribuzione esclusivamente locale, principalmente a scala comunale, degli impatti attesi e la localizzazione del territorio non è possibile il manifestarsi di effetti di natura transfrontaliera.

Rischi per la salute umana e per l'ambiente

Il Piano opera scelte dichiaratamente volte al miglioramento delle condizioni di salubrità dell'aria, al miglioramento del clima acustico, all'aumento della sicurezza per l'utenza debole, alla riduzione dell'incidentalità e al potenziamento della mobilità lenta ed a basso impatto. In tal senso, non sono ipotizzabili nuovi rischi od incrementi dei livelli di rischio esistenti per la salute umana.

Le scelte progettuali e le mitigazioni assunte dal Piano minimizzano/azzerano la possibilità del manifestarsi di specifici effetti di rischio ambientale.

Valore e vulnerabilità dell'area

L'ambito comunale costituisce un territorio di transizione tra alta e bassa pianura, con un forte tessuto urbano e infrastrutturale. Trattasi di un territorio di valore ambientale sostanzialmente contenuto, completamente antropizzato, con spazi agricoli semplificati negli elementi strutturali e destinati prevalentemente a colture cerealicole a forte meccanizzazione. In termini di vulnerabilità, l'ambito presenta valori differenti: presenza di aree di risorgiva nella parte meridionale, esclusa per altro dagli interventi di Piano, e vulnerabilità intrinseca dell'acquifero indifferenziato nella porzione di alta pianura.

Aree o paesaggi protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

L'ambito comunale annovera alcuni beni paesaggistici (ville venete, pertinenze) di rilievo o tutelato. Le opere previste dal PGU non interferiscono con tali beni.

LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI

Da un'attenta disamina delle azioni proposte dal PGU, le componenti coinvolte risultano essere "aria", "acqua", "rumore" e "paesaggio", poiché su di esse maggiormente si indirizzano gli effetti delle trasformazioni urbanistiche e della variazione delle abitudini di spostamento. Poiché il PGU è sostanzialmente uno strumento che prevede interventi legati alla circolazione veicolare ed alla costruzione di infrastrutture a livello locale, determina ricadute positive sulla produzione degli inquinanti da traffico (modifiche alla viabilità, nuovi assi, nuovi percorsi, nuove modalità di trasporto), esplicitate nella considerazione della componente "aria". Lo stesso Piano può interferire con ambiti interessati da criticità idrauliche (componente "acqua"), variare le emissioni acustiche (impatti sulla componente "rumore"), nonché alterare le caratteristiche paesaggistiche, storiche, architettoniche ed urbanistiche (componente "paesaggio").

Circa le componenti considerate, l'inquadramento dello stato di fatto ambientale ad oggi denota livelli di inquinamento oltre le soglie di attenzione nello specifico per quanto riguarda PM10, O₃ e COV (Benzo(a)pirene).



Per quanto riguarda il rumore, il piano comunale di zonizzazione acustica, mette in evidenza aree, complessi e singoli edifici individuati in Classe I (zone particolarmente protette) per i quali è prevista una particolare attenzione per quanto concerne l'inserimento e/o il posizionamento di sorgenti acustiche dannose alla salute umana. Il PGTU, in tal senso, rispetta i limiti di emissione da traffico imposti dalla normativa, limitando al massimo i conflitti con quanto prescritto dal piano di zonizzazione comunale. Infine, la componente paesaggistica dovrà, coerentemente con l'obiettivo di sostenibilità ambientale e sociale del piano, essere salvaguardata e valorizzata, favorendo per quanto possibile la mobilità dolce a discapito di quella motorizzata e attraverso interventi il cui impatto visivo e ambientale sul paesaggio agricolo ed urbano risulti nullo o comunque commisurato rispetto agli effettivi vantaggi economici e sociali che lo stesso intervento potrà garantire.

Per quanto riguarda le aree afferenti la rete Natura 2000 (ZPS IT3240026, SIC IT3260023), la loro posizione geografica marginale al territorio comunale e agli ambiti di intervento del PGTU determina la non interferenza delle stesse con le previsioni di nuove infrastrutture viabilistiche e con le variazioni significative dei flussi di traffico, non in grado di indurre effetti negativi sullo stato ambientale in essere nei siti medesimi.

L'analisi del Quadro Conoscitivo non ha individuato comparti o componenti di rilevante criticità; solo la componente "Aria" necessita di una specifica attenzione, permanendo il traffico urbano la principale fonte di emissioni inquinanti e gas a effetto serra. Per quanto concerne "Rumore" "Acqua" e "Paesaggio" sarà comunque verificata la coerenza con gli strumenti e le normative vigenti e garantita la sostenibilità di ogni singolo intervento.

La ricerca di un percorso metodologico adeguato alla valutazione di sostenibilità condotta su un piano di settore dei trasporti fa emergere la necessità di un allargamento dell'insieme degli elementi utili ai fini della valutazione stessa. In altre parole, laddove ci si interroga in merito alla significatività degli impatti si è predisposto un giudizio che ingloba anche considerazioni sulla rilevanza dell'intervento proposto, sugli effetti micro e macro territoriali specificatamente collegati alle caratteristiche del piano (accessibilità, sicurezza,...). La nozione di impatto infatti è ricondotta ad un'accezione ampia, che si estende anche agli elementi antropici, economici e culturali e, specie nella fase di verifica di assoggettabilità, è posta sempre in relazione alla "dimensione" delle criticità ed alla "incidenza" dell'intervento proposto rispetto alla problematica sollevata (concetto di *significatività*). Proprio per questo, nella valutazione si è tenuto conto della rilevanza delle soluzioni proposte, del livello di scala e del tipo di effetti attesi.

Metodologicamente, il percorso condotto ha avuto come obiettivo la redazione di schede relative ad ogni intervento infrastrutturale proposto, con riferimento allo scenario di Piano più completo e di lungo periodo (Scenario 3), o ad una aggregazione ragionata di essi (relativamente agli interventi di mobilità lenta – Piano piste ciclabili - e della riorganizzazione della sosta).

Nelle schede sono presenti i giudizi sulle componenti ambientali considerate, ma anche un'esposizione sintetica che riepiloga la collocazione e la finalità dell'operazione, un commento circa l'incidenza dell'intervento nel complesso di quanto fissato come quadro degli obiettivi del piano e la descrizione degli effetti indirettamente coinvolti (scala e tipologia). È evidente che tra gli effetti riconducibili al Piano non vi sono solo quelli strettamente riferibili alle componenti ambientali ma anche quelli direttamente legati alla funzionalità viaria, alla sicurezza stradale, alla salvaguardia dell'utenza debole e, non ultimo, alla riduzione dell'incidentalità.

MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

L'aggiornamento al PGTU, alla luce della verifica svolta, integrerà nel Regolamento Viario le seguenti norme specifiche volte a garantire la mitigazione di determinati impatti e la compensazione funzionale delle risorse naturali (suolo agricolo) sottratte a seguito



della trasformazione urbanistica connessa alla realizzazione dei singoli interventi infrastrutturali.

Contenimento Dell'inquinamento Luminoso

Al fine di contenere l'inquinamento luminoso, le scelte progettuali esecutive dovranno prevedere accorgimenti atti a migliorare la qualità luminosa degli impianti esterni, in sintonia con la Legge Regionale n. 17 del 7 agosto 2009 "Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici" e con il Piano dell'Illuminazione per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL), approvato con D.C.C. n. 64 del 13/09/2013, riferimento obbligatorio per la progettazione.

Compatibilità Idraulica

Le acque meteoriche provenienti dai percorsi e spazi asfaltati dovranno subire un trattamento di dissabbiatura e disoleazione prima della loro dispersione con perdenti o collettamento in corpo idrico, secondo gli obblighi e casi previsti dalla normativa di riferimento in materia di trattamento delle acque di piattaforma, tenendo conto degli ambiti di vulnerabilità interessati dalle singole opere previste.

I volumi di invaso eventualmente necessari a garantire l'invarianza idraulica dovranno essere ricavati all'interno dell'ambito territoriale di riferimento dell'opera, sulla base di apposito studio di compatibilità idraulica.

Mitigazioni

La fase esecutiva delle singole opere dovrà ricercare, compatibilmente con le finalità e le caratteristiche tecnico-dimensionali richieste dalle normative di settore, la mitigazione ambientale degli effetti indotti, con particolare riferimento a:

- contenimento dell'impermeabilizzazione, mediante previsione di superfici drenanti laddove le caratteristiche e la fruibilità finale dell'opera lo consenta;
- contenimento delle emissioni sonore mediante la valutazione ed applicabilità delle MTD (migliori tecniche disponibili):
 - in tema di riduzione dell'attrito, con impiego di asfalti fonoassorbenti ;
 - impiego di barriere antirumore in attraversamento di ambiti residenziali;
- eventuale contenimento delle emissioni solide e di polveri sottili PM10 mediante:
 - interventi di pulizia del manto stradale, relativamente ai contesti strettamente urbani, come indicato da studi sperimentali e da ARPAV ;
 - adozione di fasce a verde di intercettazione ai margini delle infrastrutture;
- contenimento delle emissioni liquide mediante l'eventuale adozione di asfalti drenanti in grado di ridurre il ruscellamento superficiale e quindi le necessità di trattamento delle acque di sgrondo;
- garantire la mitigazione/minimizzazione dei fenomeni di alterazione paesaggistica connessa alle nuove infrastrutture mediante:
 - l'adozione di fasce di mitigazione (alberate, fasce arboreo-arbustive);
 - l'interramento, ove possibile, delle reti tecnologiche per evitare l'impatto visivo.

Compensazioni

La realizzazione delle opere sarà seguita da interventi di compensazione funzionale delle risorse naturali sottratte o intaccate in modo diretto, con particolare riferimento alla perdita di biomassa (l'infrastruttura viaria determina una sottrazione permanente di biomassa vegetale e animale legata al suolo agricolo) e al disturbo antropico (la nuova struttura provoca comunque fenomeni di disturbo verso le componenti faunistiche presenti in ambito agricolo).

La compensazione funzionale si ottiene garantendo un bilancio neutro o positivo della biopotenzialità territoriale (BTC) espressa dall'ambito d'intervento, ovvero la compensazione delle superfici agricole sottratte con l'infrastruttura mediante l'impiego di strutture a verde che esprimono pari valenza energetica, con riferimento alle indicazioni dell'art. 35bis N.T.A. del PAT vigente.



Nel computo di tale bilancio possono rientrare anche le stesse strutture adottate con finalità di mitigazione.

ESAMINATI i pareri pervenuti dai seguenti soggetti competenti in materia ambientale:

- La Sezione Bacino Idrografico Piave Livenza – Sezione di Treviso con nota prot n. 176457 del 22/04/2014 ha fatto pervenire parere.
- L'Arpav Dipartimento di Treviso con pec prot. n. 0047473 del 12/05/2014 acquisita al prot. regionale n. 206451 del 13/05/2014 ha fatto pervenire parere.
- Il Ministero Beni Culturali e Paesaggistici Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Veneto con nota prot. n. 0007883 del 14/05/2014 acquisita al prot. regionale n. 209673 del 14/05/2014 ha fatto pervenire parere.
- L'Azienda Ulss n. 8 con nota prot. n. 20573 del 13/05/2014 acquisita al prot. regionale n. 208032 del 14/05/2014 ha fatto pervenire parere.
- Il Consorzio di Bonifica Piave con nota prot n. 8452 del 26/05/2014 acquisita al prot regionale n. 234872 del 30/05/2014 ha fatto pervenire parere.
- L'Autorità di Bacino dei Fiumi dell'Alto Adriatico con pec prot. n. 1126-1179/URB del 03/06/2014 acquisita al prot. regionale n. 23878 del 04/06/2014 e n. 244937 del 06/06/2014 ha fatto pervenire parere.

CONSIDERATO che dalla documentazione trasmessa risulta che sono pervenute complessivamente n. 30 osservazioni, di cui quelle che hanno anche riferimenti di carattere ambientale sono n. 7. Relativamente a queste ultime, si riporta di seguito il parere del Valutatore, in merito agli aspetti di carattere ambientale. I dati di tali osservazioni e la sintesi, relativamente agli aspetti ambientali, sono contenuti nella nota del Valutatore in data 27.03.2014, agli atti della pratica.

OSSERVAZIONE N.9

Valutatore: L'aspetto relativo alla qualità dell'aria è oggetto di monitoraggio che verificherà l'efficacia degli interventi previsti sul quadro emissivo.

OSSERVAZIONE N.22

Valutatore: il piano di monitoraggio è previsto.

OSSERVAZIONE N.24

Valutatore: il piano prevede:

- mitigazione ambientali degli effetti ai sensi dell'art. 35bis del PAT;
- compensazioni funzionali della risorsa agro naturale sottratta nella realizzazione di nuove infrastrutture.
- monitoraggio dell'efficacia delle scelte di Piano, mediante misurazione degli effetti sulla matrice aria (quadro emissivo). Il Piano di monitoraggio sarà concertato con ARPAV.

•
OSSERVAZIONE N.26



Valutatore: l'osservazione attiene a valutazioni di interesse privato senza per altro tener conto di quello generale. In ogni caso, a fregio della nuova viabilità sono previste opere di mitigazione ai sensi dell'art. 35bis del PAT.

OSSERVAZIONE N.28

Valutatore: le finalità del PGTU rilevate nell'osservazione sono ben presenti nel Piano. Gli aspetti legati all'inquinamento acustico ed atmosferico sono infatti oggetto di monitoraggio.

OSSERVAZIONE N.29

Valutatore: gli aspetti legati all'inquinamento acustico ed atmosferico sono oggetto di monitoraggio.

In ogni caso, a fregio della nuova viabilità sono previste opere di mitigazione ai sensi dell'art. 35bis del PAT.

OSSERVAZIONE N.30

Valutatore: il miglioramento della situazione descritta (percepita) è obiettivo del PGTU, mediante interventi di fluidificazione del traffico di attraversamento e allontanamento del traffico parassita in centro legato alla sosta.

VISTA la relazione istruttoria tecnica predisposta della Sezione Coordinamento Commissioni VAS-VInCA-NUVV, da cui risulta che a seguito delle analisi e della valutazione degli effetti, preso atto dei contenuti dei pareri formulati dalle competenti Autorità Ambientali, degli elementi di mitigazione/compensazione previsti dal Rapporto Ambientale, nonché del parere già espresso da questa Commissione, n. 47 del 07.05.13, relativamente al PAT, si può ritenere che l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Castelfranco Veneto (TV), non sia da assoggettare a Valutazione Ambientale Strategica.

VISTA l'istruttoria tecnica per la Valutazione di Incidenza, con la quale dichiara la non necessità di procedura di valutazione di incidenza, si prende atto della sussistenza della fattispecie di esclusione riportata al paragrafo 3, lettera B, punto VI, dell'allegato A alla D.G.R. 3173/06.

Si prescrive, comunque che, nell'attuazione di quanto previsto dal PGTU, non vengano in alcun modo interessati habitat, habitat di specie e specie di cui alle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 2009/147/Ce.

**TUTTO CIÒ' CONSIDERATO
ESPRIME IL PARERE DI NON ASSOGGETTARE
ALLA PROCEDURA V.A.S.**

l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Castelfranco Veneto (TV), in quanto non determina effetti negativi significativi sull'ambiente.



Si prescrive, comunque che, nell'attuazione di quanto previsto dal PGTU, non vengano in alcun modo interessati habitat, habitat di specie e specie di cui alle Direttive comunitarie 92/43/Cee e 2009/147/Ce.

Il Presidente
della Commissione Regionale VAS
(Direttore del Dipartimento Territorio)

Arch. Vincenzo Fabris

Il Direttore della Sezione Coordinamento
Commissioni (VAS – VINCA – NUVV)

Avv. Paola Noemi Furlanis

Il presente parere si compone di 9 pagine