



COMUNE DI TRIVOLZIO

Provincia di Pavia

Autorità Procedente

Paolo Breml – sindaco

Autorità competente

Andrea Sala – tecnico comunale

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

ai sensi della L.R. 11 Marzo 2005 e s.m.i.

AGOSTO 2010

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA SINTESI NON TECNICA



Progettista incaricato:

BCMA Studio s.r.l.

Coordinamento:

Massimiliano Koch

Consulenti:

Diego Torriani

Luca Trabattoni

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

DEL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DEL COMUNE DI TRIVOLZIO

RAPPORTO AMBIENTALE – SINTESI NON TECNICA

Paolo Bremi, Sindaco di Trivolzio

Andrea Sala, Responsabile del Procedimento

Maria Cristina Sacchi, Segretario Comunale

Progettista incaricato:

BCMA Studio s.r.l.

Coordinamento:

Massimiliano Koch

Consulenti:

Diego Torriani

Luca Trabattoni



INDICE

1. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	pag. 5
1.1. Processo di VAS	pag. 6
1.2. Elaborati della VAS	pag. 6
2. IL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DI TRIVOLZIO	pag. 7
2.1. Obiettivi del PGT di trivolzio	pag. 7
2.2. Azioni di piano	pag. 9
3. EFFETTI DEL PIANO	pag. 15
3.1. Sostenibilità	pag. 15
3.2. Coerenza esterna e interna	pag. 17
3.3. Effetti attesi e mitigazioni	pag. 17
4. MONITORAGGIO	pag. 19

LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ha il compito di valutare l'impatto che i piani e programmi possono avere sull'ambiente, proponendo correttivi o mitigazioni in corso di formulazione dei piani stessi.

La VAS è una parte integrante del procedimento di approvazione, valuta ed eventualmente integra le proposte per le azioni di piano in relazione agli effetti ambientali previsti.

Obiettivo primario della VAS è lo sviluppo sostenibile così definito: "lo Sviluppo sostenibile è uno sviluppo che soddisfa i bisogni del presente senza compromettere la possibilità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni" (Rapporto Bruntland, 1987)

Gli obiettivi specifici della VAS sono:

- _ integrazione tra percorso di VAS e percorso di pianificazione, al fine di arricchire le potenzialità del piano con gli strumenti propri della valutazione;
- _ attenzione rivolta anche a sviluppare un quadro di indicazioni e strumenti da utilizzare nelle fasi di attuazione e gestione del piano, per la valutazione di piani e progetti attuativi;
- _ la formazione del PGT come occasione per rileggere obiettivi e strategie della pianificazione comunale vigente, per valutarne sistematicamente la compatibilità con i criteri di sostenibilità, ed introdurre integrazioni e modifiche migliorative conseguenti;
- _ la VAS come occasione per valorizzare le potenzialità del Documento di Piano, con riferimento soprattutto al suo ruolo di snodo con la pianificazione di area vasta e di "cabina di regia" rispetto alla successiva pianificazione attuativa comunale;
- _ fare emergere i temi di sostenibilità, che, per essere affrontati, richiedono un approccio sovracomunale, e che potranno anche essere portati all'attenzione della provincia
- _ fornire uno strumento per il monitoraggio della fase attuativa

1.1. PROCESSO DI VAS

Il percorso della VAS prevede alcuni momenti di informazione e partecipazione volti alla creazione di uno strumento di condivisione con la cittadinanza delle scelte dell'amministrazione.

Consultazioni:

- Prima conferenza di Scoping (11 Febbraio 2010)
- Seconda conferenza di valutazione (prevista a settembre 2010)
- Incontri tematici (confini comunali, nuovo tracciato stradale di previsione denominato "tangenzialina")

Partecipazione:

- Pubblicazione sul sito web comunale dell'avviso di avvio del procedimento di VAS
- Pubblicazione sul sito web comunale degli Elaborati di VAS
- Pubblicazione sul sito web comunale dei verbali conferenze di valutazione
- Incontri pubblici

1.2. ELABORATI DELLA VAS

Gli elaborati prodotti sono:

- Documento di Scoping, è il documento presentato nella prima seduta di consultazione, redatto dai professionisti incaricati concordemente con l'autorità competente (tecnico comunale), che ha posto le basi al processo di VAS
- Rapporto Ambientale, redatto dai professionisti incaricati, raccoglie il quadro ambientale e la valutazione del piano
- Sintesi non Tecnica, redatta dai professionisti incaricati in linguaggio di facile consultazione per il pubblico, rappresenta un'importante strumento di partecipazione

Al termine del percorso di valutazione sarà redatta :

- Dichiarazione di sintesi, è il documento finale che espone le scelte di piano in relazione ai pareri emersi nelle consultazioni, viene redatto dall'autorità proponente (Comune di Trivolzio) concordemente all'autorità competente (tecnico comunale).

IL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO DI TRIVOLZIO

Il Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) redatto ai sensi della L.R. 12/2005 e successive modifiche, si compone di tre documenti:

- Documento di Piano, illustra le scelte di sviluppo e delinea lo scenario futuro di Trivolzio
- Piano delle regole, definisce le regolamentazioni degli ambiti costruiti consolidati
- Piano dei servizi, definisce una programmazione temporale e una localizzazione dei servizi

La VAS si occupa della valutazione del solo documento di piano fornendo suggerimenti su aspetti che possono avere ricadute anche sugli altri due documenti.

2.1. OBIETTIVI DEL PGT DI TRIVOLZIO

Il Documento di Piano del PGT del Comune di Trivolzio esplicita quelli che sono i macro-obiettivi generali dell'amministrazione, che vengono poi declinati in azioni strategiche che trovano attuazione nelle azioni di piano proposte.

I macro obiettivi sono:

- competitività territoriale, all'insegna della produttività, della qualità e della sostenibilità;
- valorizzazione del territorio, della sua cultura e religiosità, del paesaggio quale volano per nuove forme di sviluppo

Le politiche territoriali in cui si traducono i macro-obiettivi vengono ben delineate nel Documento di Piano e di seguito riportate in obiettivi specifici:

- Consolidamento e potenziamento di funzioni attrattive a scala sovralocale;
- Miglioramento delle connessioni viarie da e verso i Comuni limitrofi nonché verso le infrastrutture di carattere sovralocale;

- Potenziamento delle peculiarità che il territorio offre sia dal punto di vista ambientale delle tradizioni e della religione;
- Razionalizzazione e finalizzazione del trasporto pubblico;
- Sviluppo adeguato di nuovi insediamenti produttivi;
- Energia: risparmio e individuazione di nuove fonti rinnovabili;
- Promozione di un'agricoltura di qualità e della filiera corta per l'agricoltura di domani;
- Incentivazione al recupero ed alla valorizzazione del patrimonio edilizio rurale;
- Promozione di una nuova qualità dell'abitare (sia attraverso la riqualificazione del tessuto consolidato che nelle nuove aree di trasformazione).
- Incentivazione per il recupero e la valorizzazione identitaria dei nuclei di antica formazione e della micro-economia in essi presenti;
- Alleggerimento del traffico interno al centro storico del capoluogo legato anche alla presenza dei flussi turistici religiosi e completamento della nuova viabilità di gronda;
- Miglioramento delle connessioni urbane e del livello di percorribilità interna ponendo particolare attenzione allo sviluppo della mobilità sostenibile – percorsi ciclopedonali ed escursionistici;
- Interventi di mitigazione fra le aree residenziali e le attività produttive.
- Controllo delle trasformazioni in un'ottica urbanisticamente equilibrata (densità, infrastrutture, servizi, morfologie, tipologie) paesisticamente coerente, incentivando la qualità edilizia;
- Consolidamento ed adeguamento dei servizi alla realtà territoriale e socioeconomica prevista;
- Incentivi per lo sviluppo e/o l'integrazione degli equipaggiamenti vegetali nelle aree agricole (filari; siepi; vegetazione di ripa ecc.);

In coerenza con gli obiettivi le azioni si possono catalogare in tre macro-gruppi.

A. Valorizzazione del territorio attraverso l'identità dei luoghi, la cultura del paesaggio e la qualità architettonica degli spazi aperti e del costruito. Consiste in una riqualificazione degli spazi aperti attraverso la messa a sistema delle valenze ambientali e di quelle architettonico culturali presenti sul territorio nella direzione di un maggior e migliore utilizzo del nucleo storico e del paesaggio agricolo circostante in riferimento ai caratteri distintivi di Trivolzio, alle sensibilità e alle potenziali criticità, operando altresì attraverso un'implementazione strutturale che

trasformi le strade in percorsi paesistici, urbani e non, utilizzando una separazione dei flussi.

Fanno parte di questo macro gruppo le seguenti azioni strategiche:

- Il sistema del verde pubblico e la nuova mobilità sostenibile
- Riqualificazione del centro storico
- Attrezzature turistico-religiose

B. Creazione di un territorio “della gente per la gente” in cui ogni individuo si riconosce, può vivere il proprio tempo e fruire dei servizi offerti. Riguarda un processo di completamento e ricucitura urbana volto a eliminare quegli evidenti punti di discontinuità generati dai precedenti processi di espansione. Il fine è quello di ricostruire una forma urbana continua e riconoscibile fornita di servizi, infrastrutture e nuove offerte di impiego, nel rispetto dei caratteri locali, tra specificità da salvaguardare e necessità di trasformazione.

Fanno parte di questo macro gruppo le seguenti azioni strategiche:

- Implementazione dei servizi pubblici di trasporto
- Messa a sistema della rete stradale locale
- Nuove aree residenziali e ricettive
- Nuovi servizi per la popolazione: centro polifunzionale e orti urbani

C. Competitività del settore produttivo nel segno delle potenzialità offerte dal territorio. Riguarda la capacità di saper utilizzare le risorse e le specificità che il territorio propone. La presenza di una grande via di comunicazione come l'autostrada Milano Genova, la vicinanza e la semplicità di collegamento del territorio comunale con il capoluogo provinciale possono costituire una risorsa su cui basare uno sviluppo logistico produttivo di cui poche realtà locali dispongono.

Fanno parte di questo macro gruppo le seguenti azioni strategiche:

- Nuovo tracciato stradale e polo logistico

2.2. AZIONI DI PIANO

Il sistema del verde pubblico e la nuova mobilità sostenibile

La valorizzazione del sistema ambientale sarà attuata attraverso un potenziamento del verde sia in termini quantitativi che qualitativi. Se dal punto di vista puramente quantitativo la dotazione di aree verdi comunali raggiunge il minimo richiesto dalla normativa vigente, dal punto di vista qualitativo le aree destinate a

verde pubblico risultano disposte in modo frammentato all'interno dell'agglomerato edilizio e, soprattutto, prive di elementi di connessione sia tra di loro che con la campagna circostante. Risulta prioritario il completamento del disegno del verde comunale, utilizzando in termini strategici il recupero della campagna quale risorsa territoriale caratteristica del Pavese.

In questa direzione va la proposta di un completamento dei percorsi ciclo-pedonali, che metta a sistema la totalità delle aree verdi e dei servizi di interesse pubblico presenti nel territorio comunale con la creazione di una rete di aree fruibili dalla popolazione.

Particolare interesse rivestono i sistemi di collegamento sovra locali, necessari per una messa a sistema dell'intero territorio, nell'intento di una valorizzazione paesistica dei caratteri tipici della pianura Pavese. Uno di questi percorsi insisterà su un tracciato storico attualmente impiegato solo per l'utilizzo agricolo e che collega il capoluogo alla Cascina Viscontina, che si costituisce una emergenza storico paesistica e rappresentativa di una tipologia tradizionale da salvaguardare.

Riqualficazione del centro storico

Di seguito alla riqualficazione del verde urbano e alla creazione di una rete verde di percorsi si concretizza la proposta di un'isola ambientale decongestionata dal traffico automobilistico resa riconoscibile attraverso l'utilizzo di una nuova pavimentazione e la riqualficazione delle facciate degli edifici storici che su di essa insistono.

L'assenza di uno spazio pubblico rappresentativo del cuore della città viene in questo modo superata proponendo la strada stessa quale luogo pubblico d'eccellenza restituendo i caratteri originali di ricchezza socio-relazionale tipica di una piccola comunità come quella di Trivolzio

Il processo di riqualficazione oltre a prevedere la creazione di un'isola pedonale in corrispondenza di un'area a vocazione commerciale andrà a collegare alcune tra le principali emergenze ambientali ed architettoniche e funzionali del paese: il Parco Naturale di Trivolzio, Palazzo Rusca, la cascina Maggiore con il Torrione e la cascina Minore dove si trova il Municipio e dove verrà ricollocata la sede degli uffici postali, il nuovo centro polifunzionale, il polo scolastico, la chiesa Parrocchiale che si pone all'imbocco della strada che porta al Santuario dell'Assunta al di là dell'autostrada.

Per creare un sistema completo di collegamenti sarà altresì necessario procedere alla tombinatura della roggia Cantona che taglia in due porzioni il nucleo antico e che può diventare un importante elemento di connessione pedonale verso l'area verde attrezzata e il nuovo centro polifunzionale

Rigenerazione urbana: Il sistema insediativo ha recentemente preso una direzione volta al rinnovamento

urbano attraverso l'approvazione di quattro piano integrati di intervento che hanno interessato le frange urbane più esterne. Questo processo ha portato alla formazione di aree di discontinuità all'interno del tessuto residenziale che mantengono prevalentemente una destinazione d'uso agricola e pertanto confliggono con il contesto urbanizzato.

Di conseguenza l'amministrazione propone un'operazione di completamento degli ambiti non urbanizzati al fine di ottenere una forma urbana chiara e compatibile con un progetto socio-territoriale sostenibile e che riconosca nel nuovo tracciato della tangenziale e nell'autostrada i limiti dell'espansione residenziale.

Nuovo tracciato stradale e polo logistico

La presenza dell'autostrada quale elemento di criticità da un punto di vista ambientale viene interpretata come occasione di sviluppo e rigenerazione del territorio comunale. Viene pertanto mantenuto l'indirizzo del vigente PRG volto alla creazione di un nuovo polo logistico a est del tracciato autostradale, ma affiancato da un nuovo sistema viario dedicato che non interferisca con la mobilità locale. Tale soluzione prevede la creazione di un nuovo tracciato carrabile a collegamento dello svincolo autostradale di Bereguardo con il nuovo segmento stradale in realizzazione in corrispondenza della rotatoria di via Casorate Primo.

Il tutto sarà possibile con l'inserimento di un nuovo svincolo in convenzione con i Comuni di Torre d'Isola e di Marcignago.

Nella lettura del nuovo sistema di mobilità sovralocale è possibile apprezzare i vantaggi creati da tale nuovo sistema stradale, in quanto i mezzi pesanti diretti alle aree a destinazione produttiva e provenienti dall'adiacente autostrada eviterebbero il passaggio vicino al nucleo abitato.

Tale soluzione ridurrebbe notevolmente l'impatto di traffico e di inquinamento per la popolazione.

Il polo logistico dovrà prevedere opere di compensazione ambientale adeguate alla creazione di un sistema commerciale - logistico che offra un ambiente adeguato ad accogliere gli addetti richiesti senza causare un impatto negativo sull'equilibrio paesistico del territori adiacenti.

Implementazione dei servizi pubblici di trasporto

Altro importante elemento viabilistico oggetto di riqualificazione è quello legato al trasporto pubblico, verrà prevista la modificazione dei tracciati che attraversano il territorio comunale a vantaggio di un miglior servizio di connessione con i nuovi centri attrattori e la creazione di nuovi percorsi che possano servire la zona residenziale senza interferire con la tranquillità e la nuova immagine del centro storico.

Attrezzature turistico-religiose

In riferimento all'affluenza di pellegrini che si recano nel territorio comunale in occasione dei finesettimana e nelle occasioni religiose, sarà creato un nuovo spazio verde attrezzato per il pic-nic nelle adiacenze del nuovo parcheggio da dedicare allo stazionamento dei pullman e verrà riqualificato l'ambito di verde pubblico, con la previsione di dotazione di attrezzature in prossimità della chiesa, con l'introduzione di nuovi ambiti ricettivi all'interno del tessuto edificato.

Per favorire l'afflusso dei visitatori (di cui è prevista una presenza di circa 1.000 unità a fine settimana) e non interferire con la mobilità urbana sarà previsto un percorso preferenziale per i pullman turistici con area di sosta esterna al nucleo storico, ma vicina alla chiesa.

L'aumento generale dell'offerta di servizi che sarebbe comunque necessaria per coprire il fabbisogno dovuto all'accoglienza dei pellegrini diventa occasione per un miglioramento generalizzato della qualità della vita dei cittadini stessi. In questo modo un altro aspetto che potrebbe apparire come una criticità viene interpretato come occasione di miglioramento generalizzato della vivibilità del Comune.

Messa a sistema della rete stradale locale

Nell'ambito del processo di riqualificazione del nucleo antico che prevede la creazione di un'isola ambientale caratterizzata dall'utilizzo dei materiali della tradizione e da una sistemazione delle superfici nel rispetto della tradizione e dell'identità, risulta opportuno soffermarsi sullo stato della situazione viabilistica che deve trovare un'integrazione con il nuovo principio di valorizzazione.

Alla luce di tali considerazioni e nella prospettiva di riqualificazione dell'asse di via Roma e di via Pampuri come centro di insediamento del sistema commerciale vicinale si propongono nuove ipotesi viabilistiche che migliorano il sistema della sosta (favorendo quindi l'attività commerciale) e propongono nuove ipotesi di sezioni stradali necessarie ad un corretto utilizzo degli spazi anche per le categorie deboli e la mobilità lenta.

L'intervento non si concentrerà esclusivamente lungo gli assi sopra descritti ma riguarderà ipotesi viabilistiche che prendono in considerazione ambiti di territorio che regolamentano anche l'uso di via Rusca con un miglioramento della sezione stradale a difesa delle categorie deboli e della sosta

Nuove aree residenziali e ricettive

Le indicazioni del piano di governo del territorio relativamente alle realizzazioni della previsione delle aree di trasformazione a carattere residenziale hanno tenuto in considerazione alcuni principi fondamentali necessari ad un corretto approccio con il territorio.

Si è preso spunto dall'analisi delle osservazioni pervenute dalla popolazione verificandone la loro congruenza con lo spirito del piano, successivamente si è individuato un limite netto di espansione, che è quello rimarcato dagli assi viari dell'autostrada e della nuova circonvallazione per Casorate.

Infine con gli strumenti previsti dalla normativa verranno individuate le indicazioni operative al fine di promuovere una nuova qualità dell'abitare prevedendo azioni specifiche che incentivino il recupero e la valorizzazione dei nuclei di antica formazione e che intervengano nella ricucitura dell'abitato consolidato e incentivando la qualità edilizia dal punto di vista progettuale e prestazionale con l'utilizzo di tecnologie per il risparmio energetico, l'energia rinnovabile e la limitazione delle emissioni.

Altro tema affrontato nell'individuazione delle aree da destinare alle nuove funzioni abitative è quello relativo alla previsione di alcune aree per insediamenti residenziali in corrispondenza della Frazione della Cascina Viscontina, nell'intento di utilizzare nuove tipologie abitative in grado di relazionarsi in modo nuovo con il territorio e con gli elementi della tradizione nonché di ridare vitalità ad una porzione del territorio oggi troppo isolata.

Nuovi servizi per la popolazione: centro polifunzionale e orti urbani

Per assecondare ed incentivare l'attaccamento della popolazione alle tradizioni agricole locali, saranno individuate aree da destinare ad orti urbani di proprietà comunale ma fruibilità pubblica, queste saranno individuate a ridosso della fascia di rispetto autostradale, al fine di valorizzare porzioni di territorio altrimenti abbandonate.

A tale area si accede tramite una nuova strada proveniente dall'area produttiva e si sviluppa in contiguità all'area del nuovo edificio del polifunzionale, vicino alla porzione di territorio destinata agli orti urbani verrà inoltre ricollocata la piazzola ecologica, di semplice fruibilità e di dimensioni adeguate alle esigenze rilevate sul territorio. Al fine di ridurre l'impatto di tale servizio verso le abitazioni esistenti (seppure queste si trovino a distanza adeguata), verranno previste apposite azioni di mitigazione ambientale.

Altro elemento di valorizzazione dell'offerta dei servizi offerti alla popolazione è la realizzazione di un edificio polifunzionale da destinarsi ad attività ludico, ricreative, collettive. Questo si sviluppa in prossimità del centro antico, in adiacenza alla cascina "La Maggiore" e risulta l'elemento di chiusura del sistema di relazione pubblico precedentemente individuato. Risulta ben collegato alla isola ambientale definita in corrispondenza del nucleo antico sia mediante percorsi di mobilità lenta, pedonali e ciclopeditoni che da percorsi carrabili.

Per quanto riguarda gli altri servizi pubblici presenti all'interno del territorio si prevede la ricollocazione

dell'ufficio postale, attualmente sito in un edificio di proprietà comunale ubicato alla fine di via San Pampuri, all'interno di una nuova sede da ricavare negli ambiti di pertinenza dell'edificio municipale, ricreando così un polo di servizi in grado di accentrare tutte le attività necessarie alla vita quotidiana della popolazione.

Infine sulla scorta delle valutazioni elaborate nel piano dei servizi si procederà alla realizzazione dell'ampliamento dell'edificio scolastico ed alla creazione di una palestra a questo dedicata per lo svolgimento dell'attività motoria da parte dei ragazzi. Questa verrà realizzata all'interno della area già attualmente dedicata ai servizi per l'istruzione e in cui risultano presenti spazi adeguati.

3

EFFETTI DEL PIANO

3.1. SOSTENIBILITÀ

Una prima verifica è volta a valutare se il piano è sostenibile.

Gli obiettivi di sostenibilità assunti quale parametro di confronto sono:

- Contenimento del consumo di suolo
- Compattazione della forma urbana
- Conservazione e miglioramento della qualità dei suoli e delle acque
- Conservazione e miglioramento della qualità dell'aria
- Promozione dell'uso delle risorse rinnovabili e del risparmio energetico
- Gestione corretta e riduzione dei rifiuti/inquinanti
- Conservazione e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio culturale
- Conservazione e valorizzazione dell'ambiente naturale
- Valorizzare la funzione ecologica del territorio

La coerenza è stata valutata in base ad alcuni criteri di congruità così come riportati in tabella. Si è inoltre previsto una specifica colonna dedicata alle note valutative che esplicita le cause che hanno portato a particolari incongruenze o come domuirne gli impatti.

COERENZA PIENA L'obiettivo di Piano rispecchia l'obiettivo di sostenibilità	
COERENZA PARZIALE O INDIRETTA L'obiettivo di piano è solo parzialmente coerente a quello di sostenibilità proposto o concorre in modo indiretto all'obiettivo considerato	
COERENZA DA VERIFICARE Coerenza valutabile solo nelle successive fasi di attuazione	
INCOERENZA L'obiettivo di piano non è coerente con quello di sostenibilità	
NON VALUTABILE L'obiettivo di piano non è confrontabile con quello di sostenibilità	

MATRICE DI COERENZA TRA OBIETTIVI DI PIANO E OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ

	COERENZA PIENA
	COERENZA PARZIALE O INDIRECTA
	COERENZA DA VERIFICARE
	INCOERENZA
	NON VALUTABILE

		OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ									NOTE VALUTATIVE
		Contenimento del consumo di suolo	Compattazione della forma urbana	Conservazione e miglioramento della qualità dei suoli e delle acque	Conservazione e miglioramento della qualità dell'aria	Promozione dell'uso delle risorse rinnovabili e del risparmio energetico	Gestione corretta e riduzione dei rifiuti/inquinanti	Conservazione e valorizzazione del paesaggio e del patrimonio culturale	Conservazione e valorizzazione dell'ambiente naturale	Valorizzare la funzione ecologica del territorio	
OBIETTIVI DI PIANO	Consolidamento e potenziamento di funzioni attrattive a scala sovralocale										Andranno limitate le pressioni dovute alla fruizione di breve tempo
	Potenziamento delle peculiarità che il territorio offre (ambientali e culturali)										Valorizzazione moderata del turismo religioso
	Razionalizzazione e finalizzazione del trasporto pubblico										
	Sviluppo adeguato di nuovi insediamenti produttivi										Mitigare le pressioni ambientali che accompagnano tali interventi
	Energia: risparmio e individuazione di nuove fonti rinnovabili										
	Promozione di un'agricoltura di qualità e della filiera corta										
	Recupero e valorizzazione del patrimonio edilizio rurale										
	Promozione di una nuova qualità dell'abitare anche nelle trasformazioni										Incentivare abitazioni a passo consumo energetico
	Recupero e la valorizzazione identitaria dei nuclei di antica formazione										
	Alleggerimento del traffico interno al centro storico e nuova viabilità di gronda										Mitigare l'intervento evitando aumento del traffico sovralocale
	sviluppo della mobilità sostenibile - percorsi ciclopeditoni ed escursionistici										
	Mitigazione fra le aree residenziali e le attività produttive										
	Controllo delle trasformazioni in un'ottica urbanisticamente equilibrata										Concentrare le nuove aree di trasformazione
	Consolidamento ed adeguamento dei servizi										Incentivare servizi volti alla fruizione dell'ambiente naturale
	sviluppo e/o l'integrazione degli equipaggiamenti vegetali										

3.2. COERENZA ESTERNA E INTERNA

La valutazione della coerenza con i piani degli enti territorialmente di livello superiore (Provincia e Regione) è stata verificata attraverso l'analisi dei piani regionali e provinciali.

Attraverso matrici di valutazione è stato poi valutato che gli obiettivi del piano fossero tradotti in azioni coerenti (valutazione della coerenza interna, tra obiettivi ed azioni di piano).

3.3. EFFETTI ATTESI E MITIGAZIONI

In base a quanto rilevato nelle schede specifiche, in generale si può rilevare che le pressioni attese, dovute agli ambiti di trasformazione sono riconducibili a:

- Consumo di acqua
- Consumo di suolo
- Impatto sul sistema fognario e depurativo a causa dell'aumento del numero di abitanti
- Aumento generale delle fonti di inquinamento (da traffico veicolare e da nuovi insediamenti industriali)

PRESSIONI

In particolare si rileva che, se le aree di trasformazione residenziali si pongono a parziale completamento e ricucitura, puntando a una compattazione della forma urbana, un caso diverso è quello relativo alle aree di trasformazione produttive. Queste, pur ponendosi in corrispondenza di un'area già fortemente compromessa a causa della presenza dell'autostrada A7 Milano-Genova, vanno ad occupare una parte consistente di suolo agricolo. Sarà importante quindi agire con piantumazioni lungo i margini delle aree produttive in oggetto, oltre che prevedere una piantumazione cospicua a parziale abbattimento dell'impatto complessivo. Gli edifici dovranno avere caratteristiche tali da minimizzare l'impatto paesistico, anche attraverso soluzioni semi-ipogee, con tetti giardino ed eventuale area di fitodepurazione dedicata.

Altro parametro di compensazione sarà la continuità ecologica che dovrà permanere anche all'interno del comparto produttivo, attraverso la promozione di filari interni alle vie e ambiti verdi di sosta e permanenza per gli orari di pausa degli addetti.

Un importante aspetto da monitorare è la capacità dell'impianto di depurazione che già oggi, come segnala ARPA, è sottodimensionato. Potrà essere presa in considerazione anche l'alternativa di realizzare impianti di fitodepurazione oltre a un adeguamento del depuratore esistente.

EFFETTI

Di impatto positivo e compensatorio rispetto alle aree di trasformazione è il sistema di percorsi ciclabili, occasione di continuità ecologica e fruizione sostenibile dello spazio aperto. Gli spazi aperti legati alla mobilità sostenibile vanno intesi quale occasione di collegamento ecologico con i grandi ecosistemi esterni all'urbanizzato, e in futuro, possono diventare gli ambiti privilegiati per nuove piantumazioni. Sarà importante preservare la continuità ecologica intorno alla strada "tangenziale" mantenendo intatta la cintura agricola esterna. Anche la proposta di realizzare un ambito con orti urbani diventa un'occasione per sviluppare servizi all'aperto in un'ottica di sostenibilità. Gli edifici destinati a servizi previsti potranno essere occasione per la promozione e l'applicazione di tecnologie che garantiscano un basso consumo energetico e impatto ambientale. Sarà da prendere in considerazione a tal proposito la redazione di uno specifico Regolamento Edilizio volto all'abbattimento dei consumi energetici degli edifici.

La ricollocazione della piattaforma ecologica va nella direzione di un miglioramento della gestione dei rifiuti e all'implementazione della raccolta differenziata.

4

MONITORAGGIO

4.1. STRUTTURA DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO

Come previsto dalla normativa al termine della VAS è stato studiato un sistema di monitoraggio che permetta di controllare il livello di attuazione del piano e i suoi effetti sull'ambiente.

A tale scopo sono stati individuati alcuni indicatori, che sono parametri quantificabili ed esprimibili numericamente in grado di rappresentare la situazione oggetto di interesse.

Gli indicatori proposti comprendono sia la tematica ambientale, sia quella sociale ed economica, in parte derivanti da quelli utilizzati nella descrizione del contesto.

La valutazione e il monitoraggio degli indicatori a cadenze che il piano stesso impone, permetteranno una verifica in corso dell'attuazione del piano suggerendo eventuali correttivi.

L'amministrazione comunale si impegnerà a redigere un rapporto ogni due anni con le misure relative ai diversi indicatori e a elaborazioni dei trend evolutivi degli stessi.

Sarà inoltre utile una relazione non tecnica che accompagni le misurazioni e che possa essere messa a disposizione dei cittadini per la consultazione su sito web.