



# Città dell'Aquila

Assessorato alla Mobilità e Trasporti



Città dell'Aquila



Piano Urbano Mobilità Sostenibile

## Piano Urbano Mobilità Sostenibile dell'Aquila

Allegato 1, punto 2, lettera g) del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 04.08.2017, n. 397 ss.mm.ii.

*Proposte di Controdeduzioni  
alle Osservazioni pervenute  
nella fase di pubblicazione  
del PUMS*

Novembre 2021

### SINDACO

Pierluigi Biondi

### ASSESSORE ALLA MOBILITÀ E TRASPORTI

Carla Mannetti

### DIRIGENTE

Roberto Evangelisti

### COORDINATORE SCIENTIFICO

Stefano Ciurnelli

### UNITÀ DI PROGETTO

#### Coordinatore Tecnico

Fabrizio De Carolis

#### Coordinatore amministrativo

Elvira Damiani

#### Gruppo operativo

Alessandra De Meis

Maurizio Tollis

Ilaria Polcini

Sandro Tosone

Roberto Spagnoli

Andrea Ferrante

Marco di Salvo

Silvia Ciocca

Rita Giusti

#### Gruppo di supporto

Renzo Parisse

Roberto Russo

## Sommario

<b>1. PREMESSE .....</b>	<b>1</b>
<b>2. APPROCCIO METODOLOGICO .....</b>	<b>5</b>
<b>3. SCHEDE ISTRUTTORIE.....</b>	<b>6</b>

## 1. PREMESSE

Con **Deliberazione di Giunta Comunale n. 78 del 04 marzo 2021** avente ad oggetto **“Adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città dell’Aquila, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 ss.mm.ii.”** è stato adottato, in conformità alle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 ss.mm.ii., rubricato **“Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”**, il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune dell’Aquila**, elaborato dal Gruppo di Lavoro interistituzionale istituito con Deliberazione di Giunta Comunale n. 432 del 25.09.2017 (successivamente aggiornata e rimodulata con Deliberazioni di Giunta Comunale nn. 282 del 10.7.2018, 154 del 29.04.2019 e 24 del 15.01.2020) con la supervisione del Coordinatore Scientifico incaricato con Determinazione Dirigenziale n. 4748 del 15 dicembre 2017 e con Determinazione Dirigenziale n. 4542 del 6.11.2019, costituito dai documenti di seguito dettagliati:

- **Relazione di Piano** - Tomo 1;
- **Relazione di Piano** - Tomo 2;
- **Tavola 0.1** - Struttura territoriale e insediativa;
- **Tavola 0.2** - Localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione;
- **Tavola 0.3** - Stima dell’offerta di sosta nelle aree centrali e presso i poli attrattori principali;
- **Allegato 1:** Valutazione degli scenari alternativi di Piano;
- **Allegato 2:** Tavola 1.1 Mobilità Ciclopedonale-Trasporto Collettivo;
- **Allegato 3:** Tavola 1.2 Viabilità traffico persone/merci-Parcheggi-Politiche incentivanti;
- **Rapporto Preliminare di VAS;**
- **Rapporto Ambientale di VAS;**
- **Vinca;**
- **Documento di sintesi non tecnico;**
- **Allegato al Rapporto Ambientale di VAS:** Simulazioni acustiche degli scenari di PUMS;
- **Piani settore:** Piano della Sosta.

Secondo quanto previsto dall’Allegato 1, punto 2, lett. g (*Adozione del Piano e successiva approvazione*) del citato Decreto MIT 4 agosto 2017, n. 397 ss.mm.ii., tenuto conto di quanto previsto dall’art. 16 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 ss.mm.ii., nonché dalla normativa regionale in materia di VAS, il procedimento consigliato ai fini dell’adozione e dell’approvazione del PUMS è il seguente:

1. adozione del PUMS in Giunta Comunale;
2. pubblicazione per 30 giorni del PUMS e raccolta delle eventuali osservazioni;

### 3. controdeduzioni delle osservazioni e approvazione del PUMS in Consiglio comunale.

Nel caso del PUMS L'Aquila i termini per la presentazione di eventuali osservazioni ai documenti di Piano sono stati unificati con quelli previsti in materia di VAS e dunque sono stati fissati in **60 giorni** dalla data di pubblicazione dell'Avviso di adozione.

In seguito all'adozione del PUMS L'Aquila da parte della Giunta Comunale con la summenzionata Deliberazione n. 78 del 4 marzo 2021, si è proceduto con la pubblicazione della Relazione di Piano e suoi allegati nonché del Rapporto Ambientale di Vas con il Documento di Sintesi non Tecnico per il periodo di sessanta giorni al fine di consentire, in tale arco di tempo, la raccolta di eventuali osservazioni su cui predisporre l'elaborazione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute ed infine l'approvazione del PUMS da parte del Consiglio Comunale ai sensi dell'art. 42, comma 2 lett. b) del Decreto Legislativo 18.08.2000, n. 267 (*Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali*).

In particolare, in data 9 marzo 2021, la Deliberazione di Giunta Comunale n. 78 del 04 marzo 2021 di adozione del PUMS L'Aquila è stata pubblicata, unitamente ai relativi allegati, a norma dell'art. 23 del D. Lgs D. Lgs 14.03.2013, n. 33 s.m.i. (Decreto Trasparenza) sull'Albo Pretorio online del Comune dell'Aquila al link [https://www.albo-pretorio.it/albo/archivio4\\_atto\\_0\\_394273\\_0\\_3.html](https://www.albo-pretorio.it/albo/archivio4_atto_0_394273_0_3.html).

In pari data, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città dell'Aquila è stato pubblicato unitamente ai suoi allegati sul sito <https://www.pumslaquila.it/>.

Sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo BURA Ordinario n. 11 del 24 Marzo 2021 è stato pubblicato l'avviso di deposito della Relazione di Piano e suoi allegati nonché del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica al fine di consentire, entro i 60 giorni, la raccolta di eventuali osservazioni; sempre in data 24 marzo 2021, l'Avviso di adozione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile L'Aquila di cui alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 78 del 4 marzo 2021 è stato pubblicato, per gli adempimenti consequenziali, sull'edizione Abruzzo del quotidiano "*Il Messaggero*" della società Piemme Spa e sull'edizione locale del quotidiano "*Il Centro*" della società A. Manzoni &C Spa.

Inoltre, con nota prot. n. 27450 del 25 marzo 2021 è stata data comunicazione di tale pubblicazione e di avvio della fase di consultazione all'Autorità Competente, ai Soggetti con Competenza Ambientale (SCA) e agli Enti territorialmente interessati.

Il PUMS L'Aquila e tutti gli elaborati sono stati depositati in atti, ai fini della loro visione, nel rispetto della normativa Covid-19, oltre che presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti anche presso la Segreteria Generale dell'Ente. Durante il periodo di deposito e di pubblicazione chiunque ha potuto presentare osservazioni e/o contributi conoscitivi e valutativi, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso di deposito.

A seguito della pubblicazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città dell'Aquila e di tutti i suoi allegati sono pervenute le osservazioni riepilogate nello schema che segue:

Numero	Riferimento	Soggetto proponente
<i>Osservazioni al Piano Urbano di Mobilità Sostenibile</i>		
1	Mail del 21.05.2021	Circolo Partito Democratico di Sassa
2	Prot. n. 45655 del 21.05.2021	Prof. Gabriele Curci Università degli Studi dell'Aquila
3	Prot. n. 45843 del 22.05.2021	Archeoclub
4	Prot. n. 46070 del 24.05.2021	Urban Center
<i>Osservazioni al Rapporto Ambientale</i>		
1	Prot. n. 45274 del 20.05.2021	A.R.T.A.
2	Prot. n. 45055 del 20.05.2021	Regione Abruzzo

Le osservazioni pervenute hanno contribuito a dare maggiore ampiezza e trasparenza al processo partecipato al PUMS L'Aquila.

L'Autorità Procedente per la VAS con nota prot. 81805 del 15 settembre 2021 ha prodotto le controdeduzioni ai pareri di ARTA e Regione Abruzzo controdedotti con nota prot. 81805 del 15/09/2021 inviata all'Autorità Competente per la VAS riassunte nel documento "Dichiarazione di Sintesi" redatto a norma dell'art. 17 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152 che riporta le osservazioni accolte o parzialmente accolte che hanno contribuiscono alla revisione del Rapporto Ambientale. L'autorità Competente per la VInca ai sensi dell'art 46 bis LR 11/1999 e LR 2/2003 - Regione Abruzzo, in merito al PUMS L'Aquila e previo esperimento della procedura di Valutazione di Incidenza prevista dall'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i. "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" attivata dall'Autorità Procedente per la VAS del Comune dell'Aquila con nota prot. n. 27491 del 25 marzo 2021, ha emesso il giudizio CCR VIA n. 3447 dell'1° luglio 2021 favorevole.

Con nota prot. n. 92773 del 22 ottobre 2021, l'Autorità competente per la VAS, Settore Ambiente e Protezione Civile del Comune dell'Aquila, ha trasmesso la Determinazione Dirigenziale n. 4146 del 15 ottobre 2021 di **Parere motivato positivo**, condizionato al rispetto delle prescrizioni ivi riportate.

L'Autorità procedente per la VAS - Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti, con nota prot. n. 96525 del 26 ottobre 2021 ha trasmesso al Gruppo di Lavoro PUMS L'Aquila gli atti relativi alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di Incidenza Ambientale rilevando, ai fini dell'approvazione del piano le prescrizioni maggiormente rilevanti da recepire e, in particolare:

1. Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga: *"La progettazione del tratto Assergi - Fonte Cerreto della pista ciclopedonale prevista dall'Azione 3.b.3 sia reindirizzata sul tracciato del sentiero 100F della rete sentieristica del Parco che, già inserito nell'ippovia del Gran Sasso e nei percorsi ciclabili del Parco, raggiunge ugualmente Fonte Cerreto con un percorso più fruibile di quello previsto dal PUMS in quanto caratterizzato da pendenze inferiori ed un contesto paesaggistico molto più attrattivo."* - **vincolante**;
2. ARTA: *"[...] non sono state proposte alternative, né localizzative né di progetto, per il parcheggio pertinenziale di San Silvestro, che prevede due piani ipogei e uno a raso. Una*

*soluzione alternativa in questo caso potrebbe essere quella di ipotizzare lo stesso numero di stalli distribuiti in più aree limitrofe e consentire di non ricorrere a strutture ipogee” – da sottoporre al vaglio del Consiglio Comunale.*

Le osservazioni verranno sottoposte all’attenzione del Consiglio Comunale, il quale deciderà in merito all’accoglimento totale o parziale delle stesse e potrà formulare ulteriori indirizzi in virtù delle attribuzioni di cui all’art. 42 del D. Lgs 18.08.2000, n. 267 *“Testo Unico delle Leggi sull’ordinamento degli Enti Locali”*.

## 2. APPROCCIO METODOLOGICO

Nel presente elaborato viene effettuata un'analisi sistematica delle osservazioni pervenute durante la fase di pubblicazione della documentazione del PUMS L'Aquila adottato dalla Giunta Comunale con Deliberazione n. 78 del 4 marzo 2021.

Complessivamente sono pervenute n. **4 Osservazioni** riguardanti il merito tecnico del PUMS. Alcune di queste propongono più temi e per questo si è reso necessario effettuarne una scomposizione in più osservazioni elementari rispetto alle quali formulare pareri specifici.

A ciascuna Osservazione è dedicata una controdeduzione in forma di tabella facilmente correlabile al documento dell'Osservazione.

Di seguito sono riportate le schede istruttorie delle osservazioni, che contengono:

- i riferimenti del soggetto proponente e gli estremi di trasmissione;
- la descrizione sintetica dei contenuti dell'osservazione;
- la valutazione in merito all'accoglibilità totale o parziale dell'osservazione e le relative motivazioni;
- suggerimenti in merito ad eventuali modifiche/integrazioni da apportare ai documenti di Piano.

Per consentire la trattazione degli specifici temi trattati è stata introdotta una doppia codifica:

- La prima, relativa a macro-temi, individuata attraverso un codice alfabetico;
- La seconda, relativa ad aspetti di dettaglio insiti riconducibili ad un medesimo macro-tema, individuata da numeri romani.

Per ogni singola scheda sono riportati in due colonne affiancate, nell'ordine, il testo in corsivo di alcuni passaggi delle osservazioni finalizzati a comprenderne il senso e il testo della controdeduzione.

Per il parere sono state previste le seguenti quattro possibili casistiche:

**I. Osservazione accoglibile**

**II. Osservazione NON efficace in quanto il tema è stato già trattato dal PUMS**

**III. Osservazione non accoglibile in quanto contrastante con gli indirizzi o le previsioni del PUMS**

**IV. Osservazione NON pertinente in quanto l'argomento trattato esula dalle competenze del PUMS.**

### 3. SCHEDE ISTRUTTORIE

Riferimento	Mail del 21/05/2021	Soggetto proponente	Circolo PD SASSA
Cod. Oss.	Osservazione	Controdeduzione	
a	<p><b>Viabilità di Sassa</b>  <i>Si osserva che:</i></p> <p>I. <i>È indispensabile intervenire sul tratto che attraversa l'abitato di Sassa, quello che collega il bivio per Genzano-Lucoli, fino alla biforcazione per Via della Stazione – Sassa Scalo da un lato e Via Ponte San Giovanni dall'altro.</i></p> <p>II. <i>È necessario rivedere la mobilità locale creando micro-circolatori attraverso la realizzazione di una variante, complanare all'esistente e arretrata in direzione nord, in aderenza all'abitato.</i></p> <p>III. <i>È necessario intercettare, con schema a pettine, le interpoderali esistenti per creare micro-circolatori a senso unico, consentendo al tratto della vecchia strada che attraversa il vecchio nucleo, un senso unico di marcia.</i></p> <p>IV. <i>È necessario prevedere sulla nuova complanare quanto necessario per renderla vivibile strada di quartiere: illuminazione, marciapiedi, panchine, aiole, alberature, ciclopedonale complanare che si possa ricollegare al progetto della ciclopedonale del torrente Raio attraverso le interpoderali che portano proprio fino al fiume.</i></p> <p>V. <i>È necessario allungare di pochi metri l'innesto del nuovo tratto su via della Stazione in direzione Sassa Scalo, ovvero prevedere la piccola rotatoria e relativo tratto stradale leggermente più a nord (di quanto indicato dal PUMS), sfruttando il tracciato tratturale esistente, per una duplice ragione di sicurezza: ridurre gli espropri da un lato, ed evitare di innestarsi a ridosso dell'ingresso di una struttura sportiva molto frequentata riducendone la visibilità, e della centrale di decompressione della rete nazionale Gas.</i></p>	<p>Per quanto riguarda gli elementi specificamente attinenti il tracciato della variante stradale presso l'abitato di Sassa inserita nel PUMS, in via preliminare si evidenzia che, come per ogni atto di pianificazione, esso è puramente indicativo. Ciò premesso, le indicazioni contenute nell'osservazione su tale argomento, in linea di principio sono tutte condivisibili nonché coerenti con gli obiettivi del PUMS e, in quanto tali, possono essere inserite nel Documento di Indirizzo alla Progettazione della nuova strada in modo assoggettarle a valutazione nell'ambito delle successive fasi di progettazione ivi compresa la disciplina degli schemi di circolazione della viabilità esistente da declassare.</p> <p>Per quanto riguarda l'installazione di autovelox essa potrà essere oggetto di specifico provvedimento ove l'arredo funzionale della zona 30 non si rilevi sufficientemente incisivo nell'indurre una generalizzata riduzione della velocità di marcia.</p> <p><b>Osservazioni accoglibili</b></p> <p>Per quanto attiene il tema specifico di un eventuale miglioramento del percorso pedonale e cicloturistico di collegamento tra Sassa e Torninparte si ritiene che esso, per la sua prevalente vocazione intercomunale, esso non possa essere inserito come opera da finanziare nell'ambito del PUMS del Comune dell'Aquila.</p> <p><b>Osservazione non accoglibile</b></p>	

b	<p><b>Viabilità di Sassa Scalo - Cerella</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>I. Realizzare illuminazione, alberature, attraversamenti pedonali e marciapiedi lungo il nuovo tratto;</li> <li>II. Realizzare una nuova rotatoria laddove il tratto di strada proveniente dal sottopasso stradale interseca il rettilineo per Preturo, immissione assai pericolosa</li> <li>III. Raccordare la nuova viabilità RFI con il lotto A della variante Sud o quantomeno adeguare la viabilità della Cerella.</li> <li>IV. In località della Cerella occorre ripensare una viabilità adeguata all'abitato: illuminazione, marciapiedi, manutenzione straordinaria e collegamento per la ciclopedonale Raio.</li> </ol>	<p>Nell'area di Sassa Scalo</p> <p>b.I - L'osservazione è riferita ad una viabilità di caratteristiche spiccatamente extraurbane. Gli attraversamenti ciclopedonali della linea ferroviaria sono già presenti in corrispondenza della stazione di Sassa – Tornimparte e della fermata del Nucleo Ind.le di Sassa. Non ha quindi senso prevedere un arredo urbano generalizzato di questa viabilità. Gli unici interventi da realizzare, già previsti dal PUMS riguardano, rispettivamente: il potenziamento della stazione di Sassa – Tornimparte (che include necessariamente anche la sua accessibilità ciclopedonale dal bacino circostante) e la realizzazione del sottopasso sulla SS.17.</p> <p><b>Osservazione NON efficace in quanto gli interventi richiesti sono già contenuti nel PUMS</b></p> <p>b.II - La rotatoria è già prevista dal PUMS</p> <p><b>Osservazione NON efficace in quanto gli interventi richiesti sono già contenuti nel PUMS</b></p> <p>b.III - Gli interventi richiesti sono connessi ad infrastrutture (Lotto Ovest della variante alla SS.17) dello scenario evolutivo nel PUMS e quindi verranno semplicemente segnalati ad ANAS per essere analizzati nell'ambito della progettazione dell'intervento principale.</p> <p><b>Osservazione NON Pertinente</b></p> <p>b.IV - Il miglioramento della mobilità ciclopedonale della Cerella non richiede interventi infrastrutturali e, considerati i livelli di traffico e le caratteristiche della viabilità, potrà essere risolto, assieme alla messa in sicurezza del collegamento con ciclopedonale con Pagliare, con interventi previsti dal Codice della strada nell'ambito del PGTU.</p> <p><b>Osservazione non accoglibile</b></p>
c	<p><b>Fermata ferroviaria Cerella</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La fermata RFI risulta sostanzialmente inutile se non come parcheggio per il ristorante adiacente. Occorre collegare la fermata con l'altro lato della statale realizzando un sottopasso; a proposito del trasporto su ferro, occorre ripensarlo, dalla stazione di Sassa a seguire, nell'ottica di un collegamento diffuso sulla città territorio, che prevede un'asta principale su ferro e una serie di collegamenti su gomma</li> </ul>	<p>La realizzazione di un sottopasso pedonale in corrispondenza della fermata ferroviaria è prevista dal PUMS nell'ambito delle misure necessarie a garantire l'ingresso contemporaneo dei treni in Stazione. PUMS. Il modello di esercizio del servizio ferroviario ipotizzato dal PUMS già prevede un potenziamento delle frequenze dei treni e la creazione di quattro punti di connessione con servizi di bus navetta per l'adduzione/distribuzione territoriale della</p>

	<p>elettrici per consentire una realistica fruizione del treno, collegando cioè stazioni e fermate con frazioni e periferie, senza dover ricorrere all'uso dell'auto privata.</p>	<p>domanda: Sassa-Torninparte, Nucleo Ind.le di Pile, Stazione dell'Aquila, Paganica</p> <p><b>Osservazione NON efficace in quanto gli interventi richiesti sono già contenuti nel PUMS</b></p>
d	<p><b>Viabilità attraversamento SS17</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• su Sassa Scalo grava la cesura costituita dall'attraversamento dell'abitato della SS17: la frazione è di fatto spaccata in due ed i ripetuti incidenti, purtroppo anche mortali, impongono un ripensamento della mobilità e della viabilità: esseno il tratto interessato (incrocio rotatoria rettilineo Preturo/L'Aquila – incrocio rotatoria rettilineo Preturo/Scoppito) essenzialmente caratterizzato da abitazioni e attività commerciali, sarebbe utile una complanare che storni il traffico dall'abitato, per consentirne una migliore vivibilità, realizzando una strada tipo woonerf; rendendo pubbliche le strade vicinali C per creare micro circolatori.</li> </ul>	<p>La traversa della SS.17 all'interno dell'abitato di Sassa è di competenza ANAS. L'itinerario deve garantire una sua continuità con adeguate caratteristiche geometrico funzionali e percettiva. Non risultano a questo proposito previsioni di variante da parte di ANAS e quella proposta nell'osservazione presenta un'elevata tortuosità nei punti terminali di innesto sulla SS17.</p> <p>Ciò premesso la proposta viene ritenuta non accoglibile per quanto riguarda la specifica soluzione prescelta ma meritevole di essere sottoposta ad ANAS per i dovuti approfondimenti nell'ambito.</p> <p><b>Osservazione non accoglibile</b></p>
e	<p><b>Richiesta di modifica della viabilità di collegamento del tracciato della strada di collegamento tra la Zona Ind.le di Sassa e via di Preturo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non si riscontra un'esigenza di questa viabilità commisurata agli effetti di ulteriore frammentazione del paesaggio rurale (fig. 7), oltre che di consumo di suolo; non risulta contestualizzata né attraverso una discussione pubblica, né con un percorso di progettazione partecipato. Osserviamo la necessità di un approfondimento su questo punto.</li> </ul>	<p>Giova evidenziare che il PUMS ritiene essenziali le funzioni di questa viabilità in quanto essa costituisce parte di un itinerario N-S tra la SS. 80 e la SS.17, alternativo all'attraversamento di Preturo (su cui è prevista la realizzazione di una Zona 30).</p> <p>Per quanto riguarda invece le possibili varianti del tracciato inserito nel PUMS, si evidenzia che, come per ogni atto di pianificazione, esso è puramente indicativo. Ciò premesso, le indicazioni contenute nell'osservazione riguardo il possibile tracciato, costituiscono un patrimonio da sfruttare ai fini della predisposizione del Documento di Indirizzo alla Progettazione della nuova strada in modo assoggettarle a valutazione nell'ambito delle successive fasi di progettazione.</p> <p><b>Osservazioni accoglibili</b></p>
f	<p><b>Viabilità di Pagliare di Sassa</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Rispristino su Via San Rocco del doppio senso di circolazione, con rimozione del piccolo campanile pericolante e relativo sovradimensionato ponteggio (fig. 8);</li> <li>Viabilità insufficiente sul borgo vecchio, ovvero impossibilità di circolare con i mezzi agricoli e le automobili: sarà ancor più complesso quando cominceranno i cantieri della ricostruzione. L'ipotesi è quella di realizzare un nuovo circolatore che sfrutti</li> </ol>	<p>f.I - Gli interventi, sia perché richiedono l'abbattimento del campanile pericolante, sia perché la modifica degli schemi circolazione è materia di Piano Urbano del Traffico sono ritenuti non pertinenti</p> <p><b>Osservazione NON Pertinente</b></p> <p>f.II – si tratta di temi da approfondire nell'ambito del programma di ricostruzione</p> <p><b>Osservazione NON Pertinente</b></p>

	<p>le strade esistenti realizzando un piccolo nuovo tratto e raccordarsi sulla strada superiore via Colle San Pietro.</p>	
g	<p><b>Installazione di dispositivi per ridurre la velocità su tutta la viabilità di attraversamento di Sassa e Pagliare</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Predisporre opportuni ed efficaci sistemi di controllo della velocità e migliorare la sicurezza: non solo lungo tutto il tratto di via L'Aquila – Sassa, ma con particolare attenzione sul tratto che va dal cimitero, passando davanti il progetto CASE di Pagliare, fino alla scuola materna dell'Istituto Ferrari alle porte della frazione di Sassa; così pure sul rettilineo di Palombaia di Pagliare di Sassa. Lungo la via L'Aquila Sassa occorre rilevare gli incroci pericolosi a raso e le curve coperte presso la località Madonna delle Pagliare. Al fine di prevenire incidenti, occorre predisporre debite segnaletiche orizzontali e verticali, autovelox e attraversamenti pedonali rialzati: abbiamo evidenziato i punti più pericolosi con un cerchio bianco, con bordo rosso.</i></li> </ul>	<p>Il tema si considera già trattato nella precedente Osservazione elementare identificata dalla lettera "a".</p>
h	<p><b>Richiesta di interventi sulla viabilità San Martino – Foce di Sassa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Necessità di intervenire anche nelle due porzioni alte della circoscrizione, ovvero il versante B ad est, Collefracido – Lucoli e il versante A ad ovest, Colle Sassa – Poggio SM – Tornimparte. In particolare segnaliamo la necessità di intervenire sulla vecchia strada di collegamento fra San Martino e Foce di Sassa (fig. 9 e seguenti), il cui fianco sotto-monte è esposto a frane e caduta massi di enormi dimensioni. La strada è fondamentale per la viabilità locale e frequentemente utilizzata dagli abitanti, sia con utilitarie che con mezzi agricoli. Inoltre la strada è fondamentale per il collegamento bus navette.</i></li> </ul>	<p>L'intervento rientra nella fase della straordinaria manutenzione della rete stradale comunale.</p> <p><b>Osservazione NON Pertinente</b></p>
i	<p><b>Proposta di nuova viabilità Poggio Santa Maria – Genzano</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>La strada principale che attraversa l'abitato di Poggio SM, proveniente da Colle Sassa, via del Colle, e procedente verso San Menna, via Tartaglione, risulta gravemente e ripetutamente danneggiata nel manto e nell'assetto, costituendo grave situazione di rischio. A tal riguardo si osserva come negli anni si sia ripetutamente parlato di una nuova</i></li> </ul>	<p>L'intervento è coerente con l'approccio che estende l'ambito di progettazione del PUMS dal Centro Abitato principale alle frazioni (si consideri in proposito la nuova strada Assergi – Aragno prevista dal PUMS).</p> <p><b>Osservazione accoglibile</b></p>

*viabilità, tale da collegare le frazioni alte di Poggio – Collemare – San Martino con la via L'Aquila – Sassa. Tale nuova strada insisterebbe su un percorso interpodereale già esistente, di grande valore naturalistico ed ambientale, che si innesta da Via Tartaglione a scendere verso località Cese di Pagliare di Sassa, fino alla chiesa di San Pietro Apostolo (fig. 10). Proprio per il rilevante impatto ambientale e paesaggistico che l'infrastrutturazione avrebbe, oltre che verificare la rilevanza dei vincoli presenti, sarebbe utile ragionare su una plurivalenza della stessa: non solo via carrabile a servizio delle frazioni alte, ma anche ciclopedonale e percorso naturale, che preveda una progettazione naturalistica ed ambientale di valorizzazione del contesto. La strada pur incidendo sull'ambiente naturale, comporterebbe una rilevante riduzione del percorso sull'Aquila, riducendo le distanze e dunque i consumi pubblici e privati dei mezzi di trasporto. Tuttavia, l'opera deve nascere nell'ottica della sostenibilità ambientale e di rete.*

Prot.	<b>45655 del 21/05/21</b>	Soggetto proponente	<b>Prof. Gabriele Curci UNIVAQ</b>																																																																																																																																																
Cod. Oss.	Osservazione	Controdeduzione																																																																																																																																																	
a	<p><b>Chiarificazione obiettivo neutralità climatica</b></p> <p><i>L'obiettivo relativo alla riduzione di emissioni di gas serra dal settore trasporti è menzionato tra gli obiettivi (n.d.r.del PUMS), ma non è declinato in modo quantitativo nella progettazione. In particolare, non viene fissato un obiettivo di riduzione di lungo termine e una traiettoria che intenzionalmente si vuole seguire. L'Europa ha stabilito che si dovrà tendere a emissioni nette zero al 2050, da perseguire con una traiettoria essenzialmente lineare. Tutte le azioni di mitigazione, anche di una singola Municipalità, andrebbero quindi inquadrare in questo contesto. Tradotto in numeri questo implica una riduzione media del 10% delle emissioni ogni tre anni, circa -3,3%.</i></p> <p><i>Dagli scenari illustrati si evince una riduzione potenziale a regime del trasporto su automobile privata di circa il 10% (da 90% a 80% degli spostamenti totali) e un aumento dell'uso del mezzo pubblico di circa il 60% rispetto alla situazione attuale. Sono questi obiettivi compatibili con i piani di mitigazione dei cambiamenti climatici Europei? A primo acchito, una riduzione relativamente contenuta del trasporto su auto privata appare essere insufficiente, poiché quella riduzione del 10% verrebbe ottenuta in circa 6 anni e comunque con emissioni non azzerate, visto che si sostituiscono almeno parzialmente con mezzi pubblici che comportano comunque emissioni.</i></p>	<p>IL PUMS dell'Aquila, tenuto conto del processo di ricostruzione tutt'ora in corso, ha prudenzialmente valutato due scenari progettuali che, per quanto riguarda la distribuzione della domanda di trasporto, auspicabilmente costituiranno lo scenario di medio e, rispettivamente, lungo periodo (cfr. DM 397/2017 e ss. mm. ii.). In entrambi gli scenari NON sono stati volutamente considerati i benefici in termini di riduzioni delle emissioni inquinanti derivanti dalla progressiva decarbonizzazione del parco veicolare privato (attualmente il dato tendenziale è moto meno evidente rispetto ad altre realtà italiane) e dalla diversione da auto privata a bicicletta.</p> <p>L'unico elemento che nel PUMS concorre a ridurre le emissioni inquinanti da traffico, tra cui quelle climalteranti a cui l'osservazione fa specifico riferimento, è la diversione modale da auto privata a trasporto pubblico. Su questo fronte i target sono estremamente sfidanti in quanto si prevede un incremento di oltre il 40% di utilizzo del trasporto pubblico che richiede un sensibile potenziamento del servizio (+25%). Si evidenzia che, diversamente da quanto riportato nell'osservazione, il PUMS prevede una progressiva e completa decarbonizzazione della flotta AMA con il ché, almeno a livello locale, le riduzioni di emissioni derivanti dalla diversione modale da auto a bus urbano sono da considerarsi come valori netti.</p> <p>Tornando alle riduzioni attese di emissioni di gas climalteranti, nella tabella seguente, espunta dai documenti della VAS, si evidenzia come i valori medi di riduzione delle emissioni di alcuni dei principali gas climalteranti è percentualmente sempre significativamente al 10%. Tutto ciò premesso e considerato, si ritiene ragionevole ipotizzare come gli obiettivi fissati dalla CE richiamati nella osservazione possano essere centrati con opportune politiche-azioni incentivanti in itinere guidati dai risultati dei monitoraggi biennali previsti dalle Linee Guida del MIMS. In particolare, occorrerà valutare se e come all'approssimarsi della conclusione della ricostruzione e del "ricompattamento" della città e dei suoi poli attrattori, farà riscontro un'accelerazione della decarbonizzazione del parco auto e un maggiore uso della bicicletta incentivato dalla realizzazione della rete dei percorsi e delle velostazioni previste dal PUMS.</p>																																																																																																																																																	
		<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Inquinante</th> <th rowspan="2">Tipo viabilità</th> <th colspan="3">Attuale</th> <th colspan="3">Riferimento</th> <th colspan="3">Progetto</th> </tr> <tr> <th>Totale</th> <th>Totale</th> <th>Cfr. Attuale</th> <th>Totale</th> <th>Cfr. Riferimento</th> <th>Cfr. Attuale</th> <th>Totale</th> <th>Cfr. Riferimento</th> <th>Cfr. Attuale</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">FC [kg]</td> <td>Rete Urbana :</td> <td>3'291.64</td> <td>3'130.84</td> <td>-4.89%</td> <td>2'844.36</td> <td>-9.15%</td> <td>-13.59%</td> <td>2'844.36</td> <td>-9.15%</td> <td>-13.59%</td> </tr> <tr> <td>Rete Extraurbana :</td> <td>2'382.67</td> <td>2'270.45</td> <td>-4.71%</td> <td>1'939.21</td> <td>-14.59%</td> <td>-18.61%</td> <td>1'939.21</td> <td>-14.59%</td> <td>-18.61%</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALE :</b></td> <td><b>5'674.31</b></td> <td><b>5'401.28</b></td> <td><b>-4.81%</b></td> <td><b>4'783.58</b></td> <td><b>-11.44%</b></td> <td><b>-15.70%</b></td> <td><b>4'783.58</b></td> <td><b>-11.44%</b></td> <td><b>-15.70%</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">CO2 [kg]</td> <td>Rete Urbana :</td> <td>10'012.39</td> <td>9'522.39</td> <td>-4.89%</td> <td>8'649.19</td> <td>-9.17%</td> <td>-13.62%</td> <td>8'649.19</td> <td>-9.17%</td> <td>-13.62%</td> </tr> <tr> <td>Rete Extraurbana :</td> <td>7'183.68</td> <td>6'841.90</td> <td>-4.76%</td> <td>5'839.79</td> <td>-14.65%</td> <td>-18.71%</td> <td>5'839.79</td> <td>-14.65%</td> <td>-18.71%</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALE :</b></td> <td><b>17'196.07</b></td> <td><b>16'364.29</b></td> <td><b>-4.84%</b></td> <td><b>14'488.98</b></td> <td><b>-11.46%</b></td> <td><b>-15.74%</b></td> <td><b>14'488.98</b></td> <td><b>-11.46%</b></td> <td><b>-15.74%</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">N2O [g]</td> <td>Rete Urbana :</td> <td>421.79</td> <td>405.84</td> <td>-3.78%</td> <td>378.48</td> <td>-6.74%</td> <td>-10.27%</td> <td>378.48</td> <td>-6.74%</td> <td>-10.27%</td> </tr> <tr> <td>Rete Extraurbana :</td> <td>190.01</td> <td>183.76</td> <td>-3.29%</td> <td>160.10</td> <td>-12.87%</td> <td>-15.74%</td> <td>160.10</td> <td>-12.87%</td> <td>-15.74%</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALE :</b></td> <td><b>611.80</b></td> <td><b>589.59</b></td> <td><b>-3.63%</b></td> <td><b>538.58</b></td> <td><b>-8.65%</b></td> <td><b>-11.97%</b></td> <td><b>538.58</b></td> <td><b>-8.65%</b></td> <td><b>-11.97%</b></td> </tr> <tr> <td rowspan="3">CH4 [g]</td> <td>Rete Urbana :</td> <td>2'155.49</td> <td>2'073.99</td> <td>-3.78%</td> <td>1'934.14</td> <td>-6.74%</td> <td>-10.27%</td> <td>1'934.14</td> <td>-6.74%</td> <td>-10.27%</td> </tr> <tr> <td>Rete Extraurbana :</td> <td>1'753.79</td> <td>1'696.16</td> <td>-3.29%</td> <td>1'477.79</td> <td>-12.87%</td> <td>-15.74%</td> <td>1'477.79</td> <td>-12.87%</td> <td>-15.74%</td> </tr> <tr> <td><b>TOTALE :</b></td> <td><b>3'909.28</b></td> <td><b>3'770.15</b></td> <td><b>-3.56%</b></td> <td><b>3'411.93</b></td> <td><b>-9.50%</b></td> <td><b>-12.72%</b></td> <td><b>3'411.93</b></td> <td><b>-9.50%</b></td> <td><b>-12.72%</b></td> </tr> </tbody> </table>		Inquinante	Tipo viabilità	Attuale			Riferimento			Progetto			Totale	Totale	Cfr. Attuale	Totale	Cfr. Riferimento	Cfr. Attuale	Totale	Cfr. Riferimento	Cfr. Attuale	FC [kg]	Rete Urbana :	3'291.64	3'130.84	-4.89%	2'844.36	-9.15%	-13.59%	2'844.36	-9.15%	-13.59%	Rete Extraurbana :	2'382.67	2'270.45	-4.71%	1'939.21	-14.59%	-18.61%	1'939.21	-14.59%	-18.61%	<b>TOTALE :</b>	<b>5'674.31</b>	<b>5'401.28</b>	<b>-4.81%</b>	<b>4'783.58</b>	<b>-11.44%</b>	<b>-15.70%</b>	<b>4'783.58</b>	<b>-11.44%</b>	<b>-15.70%</b>	CO2 [kg]	Rete Urbana :	10'012.39	9'522.39	-4.89%	8'649.19	-9.17%	-13.62%	8'649.19	-9.17%	-13.62%	Rete Extraurbana :	7'183.68	6'841.90	-4.76%	5'839.79	-14.65%	-18.71%	5'839.79	-14.65%	-18.71%	<b>TOTALE :</b>	<b>17'196.07</b>	<b>16'364.29</b>	<b>-4.84%</b>	<b>14'488.98</b>	<b>-11.46%</b>	<b>-15.74%</b>	<b>14'488.98</b>	<b>-11.46%</b>	<b>-15.74%</b>	N2O [g]	Rete Urbana :	421.79	405.84	-3.78%	378.48	-6.74%	-10.27%	378.48	-6.74%	-10.27%	Rete Extraurbana :	190.01	183.76	-3.29%	160.10	-12.87%	-15.74%	160.10	-12.87%	-15.74%	<b>TOTALE :</b>	<b>611.80</b>	<b>589.59</b>	<b>-3.63%</b>	<b>538.58</b>	<b>-8.65%</b>	<b>-11.97%</b>	<b>538.58</b>	<b>-8.65%</b>	<b>-11.97%</b>	CH4 [g]	Rete Urbana :	2'155.49	2'073.99	-3.78%	1'934.14	-6.74%	-10.27%	1'934.14	-6.74%	-10.27%	Rete Extraurbana :	1'753.79	1'696.16	-3.29%	1'477.79	-12.87%	-15.74%	1'477.79	-12.87%	-15.74%	<b>TOTALE :</b>	<b>3'909.28</b>	<b>3'770.15</b>	<b>-3.56%</b>	<b>3'411.93</b>	<b>-9.50%</b>	<b>-12.72%</b>	<b>3'411.93</b>	<b>-9.50%</b>	<b>-12.72%</b>
Inquinante	Tipo viabilità	Attuale				Riferimento			Progetto																																																																																																																																										
		Totale	Totale	Cfr. Attuale	Totale	Cfr. Riferimento	Cfr. Attuale	Totale	Cfr. Riferimento	Cfr. Attuale																																																																																																																																									
FC [kg]	Rete Urbana :	3'291.64	3'130.84	-4.89%	2'844.36	-9.15%	-13.59%	2'844.36	-9.15%	-13.59%																																																																																																																																									
	Rete Extraurbana :	2'382.67	2'270.45	-4.71%	1'939.21	-14.59%	-18.61%	1'939.21	-14.59%	-18.61%																																																																																																																																									
	<b>TOTALE :</b>	<b>5'674.31</b>	<b>5'401.28</b>	<b>-4.81%</b>	<b>4'783.58</b>	<b>-11.44%</b>	<b>-15.70%</b>	<b>4'783.58</b>	<b>-11.44%</b>	<b>-15.70%</b>																																																																																																																																									
CO2 [kg]	Rete Urbana :	10'012.39	9'522.39	-4.89%	8'649.19	-9.17%	-13.62%	8'649.19	-9.17%	-13.62%																																																																																																																																									
	Rete Extraurbana :	7'183.68	6'841.90	-4.76%	5'839.79	-14.65%	-18.71%	5'839.79	-14.65%	-18.71%																																																																																																																																									
	<b>TOTALE :</b>	<b>17'196.07</b>	<b>16'364.29</b>	<b>-4.84%</b>	<b>14'488.98</b>	<b>-11.46%</b>	<b>-15.74%</b>	<b>14'488.98</b>	<b>-11.46%</b>	<b>-15.74%</b>																																																																																																																																									
N2O [g]	Rete Urbana :	421.79	405.84	-3.78%	378.48	-6.74%	-10.27%	378.48	-6.74%	-10.27%																																																																																																																																									
	Rete Extraurbana :	190.01	183.76	-3.29%	160.10	-12.87%	-15.74%	160.10	-12.87%	-15.74%																																																																																																																																									
	<b>TOTALE :</b>	<b>611.80</b>	<b>589.59</b>	<b>-3.63%</b>	<b>538.58</b>	<b>-8.65%</b>	<b>-11.97%</b>	<b>538.58</b>	<b>-8.65%</b>	<b>-11.97%</b>																																																																																																																																									
CH4 [g]	Rete Urbana :	2'155.49	2'073.99	-3.78%	1'934.14	-6.74%	-10.27%	1'934.14	-6.74%	-10.27%																																																																																																																																									
	Rete Extraurbana :	1'753.79	1'696.16	-3.29%	1'477.79	-12.87%	-15.74%	1'477.79	-12.87%	-15.74%																																																																																																																																									
	<b>TOTALE :</b>	<b>3'909.28</b>	<b>3'770.15</b>	<b>-3.56%</b>	<b>3'411.93</b>	<b>-9.50%</b>	<b>-12.72%</b>	<b>3'411.93</b>	<b>-9.50%</b>	<b>-12.72%</b>																																																																																																																																									
		L'osservazione è accoglibile.																																																																																																																																																	

Si prevede di riportare anche nella relazione del PUMS la sintesi delle valutazioni ambientali contenute nella VAS .

Prot.	45843 del 22/05/21	Soggetto proponente	Archeoclub L'Aquila
Cod. Oss.	Osservazione	Controdeduzione	
a	<p><b>Estensione zone pedonali "alle strade limitrofe al Corso, Piazza mercato e Piazza Palazzo"</b></p> <p>Si suggerisce un incremento della zona esclusivamente pedonale, ove possibile, nelle strade limitrofe al Corso, alla Piazza del Mercato e a piazza Palazzo.</p>	<p>Tenuto conto del processo di ricostruzione ancora in corso, si ritiene inopportuno e prematuro prevedere un ulteriore ampliamento della zona pedonale che, nella configurazione proposta dal PUMS, costituisce l'obiettivo minimo da cogliere.</p> <p>In sede di aggiornamento quinquennale del PUMS potrà essere valutata l'opportunità di un'estensione della Zona pedonale</p> <p><b>Osservazione non accoglibile</b></p>	
b	<p><b>Contrarietà alla riapertura al traffico di viale Ovidio</b></p> <p>Si esprime parere contrario alla riapertura del collegamento tra viale Ovidio e piazza Battaglione degli Alpini in considerazione della presenza di impianti sportivi e della auspicabile riduzione del traffico veicolare nella suddetta piazza.</p>	<p>La decisione di riapertura di viale Ovidio a senso unico è oggetto di un preciso indirizzo politico per sgravare il nodo del Torrione.</p> <p><b>Osservazione non accoglibile</b></p>	
c	<p><b>Richiesta di verifica della effettiva necessità di prolungamento di via Santa Maria degli Angeli</b></p> <p>Si richiede di verificare l'effettiva necessità di prolungamento carrabile di via S. Maria degli Angeli data la scarsa numerosità dei residenti che andrebbe a servire.</p>	<p>La richiesta di completamento di via Santa Maria degli Angeli è oggetto di una specifica richiesta dei residenti. Nell'ambito del Piano Urbano del Traffico si potrà valutare l'opportunità di istituzione di limitazioni alla circolazione a determinate categorie di utenti.</p> <p><b>Osservazione non accoglibile</b></p>	
d	<p><b>Miglioramento del percorso pedonale dalla Chiesa di Santa Maria degli Angeli alle Mura per un collegamento efficiente verso la prevista Passeggiata.</b></p> <p>Si propone di prevedere un percorso pedonale sicuro dalla chiesa verso le Mura (attualmente un viottolo) per un collegamento con la progettata passeggiata delle Mura di questa area.</p>	<p>La progettazione del tratto stradale mancante di via Santa Maria degli Angeli può costituire l'occasione per soddisfare la previsione di un percorso pedonale sicuro dalla Chiesa alle Mura.</p> <p><b>L'osservazione è accoglibile</b></p>	
E	<p><b>Realizzazione di un Belvedere presso le Mura adiacenti Porta Leoni</b></p> <p>Si auspica la realizzazione di un Belvedere nei pressi delle mura adiacenti Porta Leoni per mantenere finalmente integro e fruibile questo tratto della cinta muraria.</p>	<p>La proposta attiene interventi per il decoro e la valorizzazione dello spazio urbano che viene portata all'attenzione dell'Assessorato all'Urbanistica.</p> <p><b>Osservazione NON Pertinente</b></p>	

Prot.n.	46070 del 23/05/21	Soggetto proponente: Urban Center
Cod.Oss.	Osservazione	Controdeduzione
F	<p><b>Valutazione ponderata dell'impatto ambientale della Cabinovia del Roio</b> tenendo anche conto delle possibili modifiche delle modalità di effettuazione delle lezioni universitarie e, quindi, dei modelli di mobilità post pandemici</p> <p>Si ritiene utile una attenta valutazione dell'impatto ambientale per la costruzione della cabinovia per Roio la cui necessità andrebbe attentamente rivalutata in considerazione delle nuove modalità di studio e lavoro che probabilmente si affermeranno dopo l'esperienza fatta durante la pandemia.</p>	<p>La valutazione ponderata dell'impatto ambientale della Cabinovia del Roio e della sua sostenibilità tecnico economica sono oggetto del progetto di fattibilità tecnico economica.</p> <p><b>Osservazione NON efficace in quanto le modalità di individuazione degli interventi sono già indicate nel PUMS</b></p>
g	<p><b>Messa a dimora di alberature nelle aree di parcheggio a raso per ridurre l'irraggiamento e il conseguente surriscaldamento</b></p> <p>Si ritiene utile la sistemazione di alberature nei parcheggi allo scopo di proteggere gli utenti e i veicoli dal calore estivo e di ridurre l'effetto "punti di calore" causato dai rivestimenti bituminosi e/o simili.</p>	<p>L'osservazione propone indicazioni di carattere tecnico assolutamente condivisibili che, tuttavia, attengono alla fase attuativa del PUMS (nello specifico del Piano Urbano dei Parcheggi e relativi progetti).</p> <p>I contenuti dell'osservazione verranno quindi affrontati nell'ambito dell'attuazione di questo strumento attraverso le relative progettazioni</p> <p><b>Osservazione accoglibile</b></p>
h	<p><b>Sistemazione di posti auto con pavimentazione ad alveare</b></p> <p>Si ritiene utile la sistemazione dei posti auto con pavimentazione ad alveare che lascerebbe "respirare" il terreno così da ridurre l'accumulo di calore e facilitare l'assorbimento di piogge forti. In tal modo i parcheggi sarebbero più "drenanti".</p>	<p>L'osservazione propone indicazioni di carattere tecnico assolutamente condivisibili che, tuttavia, attengono alla fase attuativa del PUMS (nello specifico del Piano Urbano dei Parcheggi e e relativi progetti).</p> <p>I contenuti dell'osservazione verranno quindi affrontati nell'ambito dell'attuazione di questo strumento attraverso le relative progettazioni</p> <p><b>Osservazione accoglibile</b></p>
i	<p><b>Installazione di sistemi per ombreggiare le fermate dei mezzi pubblici</b></p> <p>Si ritiene utile la presenza di sistemi per ombreggiare le fermate dei mezzi pubblici (gomma e rotaia) – incluse quelle con pensiline trasparenti – al fine di ridurre i disagi per gli utenti.</p>	<p>L'osservazione propone indicazioni di carattere tecnico assolutamente condivisibili che, tuttavia, attengono alla fase attuativa del PUMS (nello specifico del Piano del Trasporto Pubblico Urbano).</p> <p>I contenuti dell'osservazione verranno quindi affrontati nell'ambito della redazione di questo strumento attuativo.</p> <p><b>Osservazione accoglibile</b></p>
l	<p>Installazione di pensiline a basso impatto paesaggistico</p> <p><b>Si ritiene utile l'installazione di pensiline a basso impatto paesaggistico con l'utilizzo di materiale e colori più affini al nostro territorio.</b></p>	<p>L'osservazione propone indicazioni di carattere tecnico assolutamente condivisibili che, tuttavia, attengono alla fase attuativa del PUMS (nello specifico del Piano del Trasporto Pubblico Urbano).</p> <p>I contenuti dell'osservazione verranno quindi affrontati nell'ambito della redazione di questo strumento attuativo.</p> <p><b>Osservazione accoglibile</b></p>
m	<p><b>Incentivare la sosta al di fuori del centro storico mediante mini-navette elettriche</b></p>	<p>I percorsi delle navette esistenti e di progetto verranno studiate nell'ambito del Piano del Trasporto</p>

<p><i>Si ritiene utile incentivare la sosta al di fuori del centro storico mediante mini-navette elettriche di ultima generazione, in grado di transitare capillarmente anche nelle ZTL con percorsi non solo circolari ma anche a raggiera.</i></p>	<p>Pubblico Urbano che costituisce uno dei piani attuativi del PUMS. I contenuti dell'osservazione verranno quindi affrontati nell'ambito della redazione di questo strumento attuativo. <b>Osservazione accoglibile</b></p>
--	--