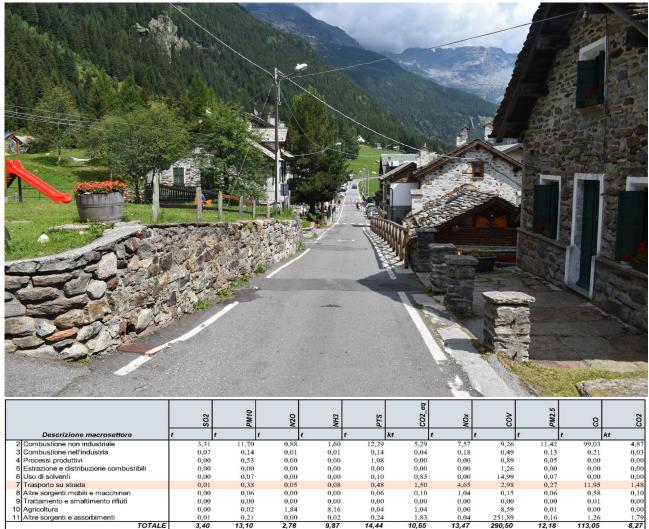


PIANO URBANO DEL TRAFFICO

VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' A VAS

RAPPORTO PRELIMINARE



	202	PM10	N2O	NH3	STA	700	NOx	000	PM2.	8	C02
Descrizione macrosettore	t t		t	t	ť	kt	t	ť	ť	ť	kt
2 Combustione non industriale	3,31	11,70	0,88	1,60	12,29	5,29	7,57	9,26	11,42	99,03	4,87
3 Combustione nell'industria	0,07	0,14	0,01	0,01	0,14	0,04	0,18	0,49	0,13	0,21	0,03
4 Processi produttivi	0,00	0,53	0,00	0,00	1,08	0,00	0,00	0,89	0,05	0,00	0,00
5 Estrazione e distribuzione combustibili	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26	0,00	0,00	0,00
6 Uso di solventi	0,00	0,07	0,00	0,00	0,10	0,85	0,00	14,99	0,07	0,00	0,00
7 Trasporto su strada	0,01	0,38	0,05	0,08	0,48	1,50	4,65	2,98	0,27	11,95	1,48
8 Altre sorgenti mobili e macchinari	0,00	0,06	0,00	0,00	0,06	0,10	1,04	0,15	0,06	0,58	0,10
9 Trattamento e smaltimento rifiuti	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00
10 Agricoltura	0,00	0,02	1,84	8,16	0,04	1,04	0,00	8,59	0,01	0,00	0,00
11 Altre sorgenti e assorbimenti	0,01	0,21	0,00	0,02	0,24	1,83	0,04	251,89	0,16	1,26	1,79
TOTALE	3,40	13,10	2,78	9,87	14,44	10,65	13,47	290,50	12,18	113,05	8,27
_											

Maggio 2022

Gruppo di lavoro PUT:

Ing. Andrea Bruni

Ing. Massimo Percudani

Consulente VAS:

Arch. Piera Simonetta Pala



INDICE DEI PARAGRAFI

1	PR	REMESSA	4
2	VA	AS ED INQUADRAMENTO NORMATIVO	6
	2.1 2.2 2.3 2.4	NORMATIVA EUROPEA NORMATIVA NAZIONALE NORMATIVA REGIONALE VAS, VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA	6 7
3	PE	ERCORSO METODOLOGICO ADOTTATO	10
4	OE	BIETTIVI DEL PUT	12
5	QL	UADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE	14
6	QL	UADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE	15
7	LE	PROPOSTE DEL PUT	22
8	DE	ESCRIZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI SULL'AMBIENTE	27
9	A٨	NALISI DI COERENZA DEL PIANO	30
	9.1 9.2	COERENZA CON PTCP	
	9.3	COERENZA CON NATURA 2000	
	9.4 9.5	COERENZA CON RERANALISI DI COERENZA DEL PIANO - PGT	
10) AN	NALISI DI COERENZA INTERNA	48
11	VA	ALUTAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI DEL PIANO	51
10	, ,	ONCLUSIONI	57



INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.1 – Inquadramento territoriale	4
Figura 3.1 - Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di	
piani e programmi - Verifica di Assoggettabilità alla VAS	. 11
Figura 5.1 – Il contesto territoriale, Chiesa in Valmalenco ed i comuni limitrofi. Fonte PGT vigent	te
	. 14
Figura 6.1 – Zonizzazione del territorio regionale – Fonte: Arpa Lombarida	
Figura 6.2 – Comune di Chiesa in Valmalenco – Emissioni annue totali per inquinante–	. 18
Figura 6.3 - Comune di Chiesa in Valmalenco – Emissioni annue totali –	. 18
Figura 6.4 – Chiesa in Valmalenco – Emissioni annue totali per macrosettore –	. 19
Figura 6.5 - Qualità dell'aria per singolo inquinante - Fonte rapporto sulla qualità dell'aria della	
provincia di Sondrio – Anno 2019	. 21
Figura 7.1- Scenari proposti dal PUT del Comune di Chiesa in Valmalenco	. 24
Figura 9.1 – Infrastrutture prioritarie per la Lombardia – Fonte PTR Lombardia	. 35
Figura 9.2 – Previsioni progettuali stregiche – Fonte PTCP	. 39
Figura 9.3 - Infrastrutture della mobilità comunale – Fonte: Piano di Governo del Territorio –	
Documento di Piano - Anno 2014	. 47



1 PREMESSA

Il presente elaborato costituisce il Rapporto Preliminare ai fini di Verifica di Assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) della proposta di PUT.

Il Piano Urbano del Traffico è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione (*Figura 1.1*).

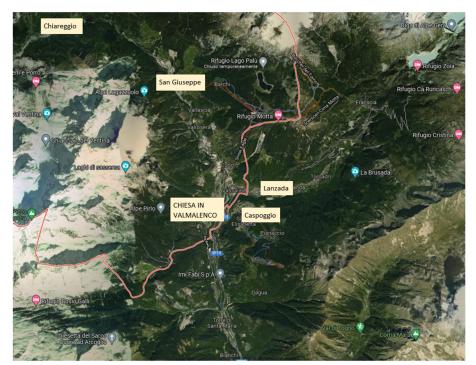


Figura 1.1 – Inquadramento territoriale

La VAS è un processo introdotto dalla Direttiva Europea 2001/42/CE che affianca un piano o un programma a partire dalle fasi iniziali e per tutto il procedimento, al fine di supportarlo nelle scelte strategiche per garantire uno sviluppo sostenibile la cui verifica di assoggettabilità è disciplinata dall'articolo 12 del decreto legislativo 152 del 2006.

L'Iter procedurale della VAS prevede la verifica di assoggettabilità per i piani e programmi che determinano l'uso di piccole aree a livello locale, o prevedono modifiche minori a piani e programmi già sottoposti a VAS, o definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti, che possono essere esclusi dal procedimento di valutazione se non comportano effetti significativi sull'ambiente.

Il Comune di Chiesa in Valmalenco con soli circa 2.400 abitanti non è tenuto a dotarsi del PUT ma ha provveduto a redigerlo in ottemperanza dell'art- 36 comma 2 del D.lgs. 285/1992 (e s.m.i), il quale introduce l'obbligo per i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti



che registrano una particolare affluenza turistica, anche solo in particolari periodi dell'anno, che determina problematiche dovute alla congestione della circolazione stradale.

Il piano di azione costruito con l'Amministrazione Comunale ha come obiettivo la riduzione del traffico e la mitigazione delle problematiche legate alla congestione veicolare, soprattutto nei periodi dell'anno di massima attrazione turistica, attraverso azioni graduali che potrebbero concludersi nel medio/lungo periodo, per cui al di fuori della validità temporale del Piano stesso. Partendo da interventi di breve periodo meno onerosi per l'Amministrazione comunale si potrà raggiungere nell'immediato futuro interventi più significativi realizzabili grazie ai nuovi introiti.

L'obiettivo principale del Piano Urbano del Traffico di Chiesa è quello di ridurre la congestione dei flussi in direzione delle località di massima attrazione turistica nel periodo estivo ed invernale: Frazione Primolo, località San Giuseppe, località Barchi e località Chiareggio), migliorando e regolamentando l'offerta della sosta, migliorando l'offerta del trasporto pubblico e rendendo più sicuri gli spostamenti veicolari e pedonali.



2 VAS ED INQUADRAMENTO NORMATIVO

2.1 Normativa Europea

A livello europeo, per la procedura di VAS si deve fare riferimento alla <u>Direttiva 2001/42/CE</u> con la quale si assicura che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente, garantendone un elevato livello di protezione e contribuendo all'integrazione di considerazioni ambientali nell'elaborazione e approvazione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile.

Nel caso in cui sia necessaria una valutazione ambientale la normativa stabilisce che debba essere redatto un Rapporto Ambientale in cui vengano individuati, descritti e valutati gli impatti del piano/programma che si potrebbero avere sull'ambiente e indicare eventuali alternative possibili per il raggiungimento degli obiettivi che il piano/programma si era fissato (All.1-Direttiva 2001).

La proposta di piano/programma ed il Rapporto Ambientale devono essere messi a disposizioni delle autorità competenti e del pubblico che devono poter esprime il loro parere, sia sulla proposta di piano/programma che sul Rapporto Ambientale prima dell'adozione del piano/programma o dell'avvio della relativa procedura legislativa. Se si ritiene che l'attuazione del piano/programma possa avere effetti anche sul territorio di un altro Stato membro, occorre coinvolgerlo nell'iter procedurale inviandone copia del piano/programma e del Rapporto Ambientale.

Quando il piano/programma viene adottato occorre informare tutti i soggetti che hanno partecipato all'iter procedurale attraverso la messa a disposizione del piano/programma adottato, la sintesi tecnica, il Rapporto Ambientale, i pareri espressi e i risultati delle consultazioni, e le misure adottate in merito al monitoraggio.

2.2 Normativa Nazionale

- Legge n. 1150 del 17/08/1942 (Legge urbanistica) art. 16 "Approvazione dei piani particolareggiati" ha normato la VAS di strumenti attuativi di piani urbanistici.
- Decreto legislativo n. 152 del 03/04/2006 (Norme in materia ambientale) che recepisce la Direttiva Europea 2001/42/CE 2001 modificata in parte dalla legge n.108 del 29/07/2021 (recante governance del PNRR e le prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure) e dalla legge n.233 del 29/12/2021 (recante disposizioni urgenti per l'attuazione del PNRR e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose).

Il presente decreto recepisce ed attua le norme comunitarie rivolte alla salvaguardia ambientale attraverso la valutazione ambientale di piani/programmi che possono avere un impatto significativo sull'ambiente garantendone un elevato livello di protezione e affinchè la valutazione ambientale possa arricchirsi di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione i piani/programmi assicurando che questi siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.



Il procedimento VAS comprende lo svolgimento di una verifica di assoggettabilità, l'elaborazione del rapporto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del piano/programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni, l'espressione di un parere motivato, l'informazione sulla decisione ed il monitoraggio.

L'art.6 definisce l'oggetto della disciplina e stabilisce i piani/programmi a cui si rivolge la VAS ed escludendo da tale processo i piani/programmi destinati esclusivamente a scoop di difesa nazionale caratterizzati da somma urgenza o ricadenti nella disciplina di cui all'articolo 17 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni; i piani/programmi finanziari o di bilancio; i pinai di protezione civile in caso di pericolo per l'incolumità pubblica;

i piani di gestione forestale o strumenti equivalenti, riferiti ad un ambito aziendale o sovra aziendale di livello locale, di difesa fitosanitaria.

Il d.lgs. 152 del 2006 è stato recentemente modificato agli artt.12,13,14,18 dalla Legge n. 108 del 29/07/2021, concernente le prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure, e dalla Legge n. 233 del 29/12/2021 recante disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose, modifiche che impattano anche sui tempi della procedura di VAS.

2.3 Normativa Regionale

Con l'art.4 della legge regionale per il governo del territorio n.12 del 2005 la Regione Lombardia ha introdotto nel proprio ordinamento legislativo lo strumento della VAS, esso recita "Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, la regione e gli Enti Locali, nell'ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani/programmi di cui alla Direttiva 2001/42/CEE, provvedono alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall'attuazione dei predetti piani e programmi".

Con la d.g.r. n. 761 del 10/11/2010 sono stati approvati i nuovi modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS. Successivamente con la d.g.r. n.3836 del 2017 è stato approvato il modello metodologico procedurale e organizzativo della VAS delle varianti al Piano dei Servizi e al Piano delle Regole del Piano di Governo del Territorio e con la d.g.r. n. 6707 del 2017 ha approvato i modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS dei Piani comprensoriali di bonifica, di irrigazione e di tutela del territorio rurale di livello interregionale.

Inoltre, con la d.g.r. n. 2667 del 2019 sono stati approvati i criteri per il coordinamento VAS-VINCA-Verifica di assoggettabilità a VIA negli Accordi di Programma a promozione regionale comportanti variante urbanistica/territoriale, in attuazione del Programma Strategico per la Semplificazione e la trasformazione Digitale lombarda.

Alcune disposizioni in materia di VAS sono state modificate dalla legge nazionale n. 108 del 29/07/2021 e la legge n. 233 del 29/12/2021 (in particolare le modifiche si rivolgono alle tempistiche).



2.4 VAS, Valutazione Ambientale Strategica

La Vas ha la finalità di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione dei piani e programmi, assicurando che siano coerenti e contribuiscano alle condizioni per uno sviluppo sostenibile.

La procedura di VAS è stata introdotta dalla Direttiva 2001/42/CE ed è stata recepita a livello statale dal d.lgs.n.152 del 2006 (modificata in parte da due atti normativi nell'ambito dei processi di attuazione e governo del PNRR-2021) e da Regione Lombardia nell'art. 4 della l.r. n. 12 del 2005 e successivamente Regione Lombardia si è dotata di una propria disciplina in materia di VAS.

Le fasi della VAS consistono in:

- avvio del procedimento di approvazione del piano/programma e della relativa valutazione ambientale VAS da parte dell'Autorità Procedente;
- Avvio delle consultazioni per la definizione dei contenuti del piano/programma e del Rapporto Ambientale sulla base del Documento di Scoping (30 gg per l'invio dei contributi – 45 gg durata della fase di scoping);
- la redazione del Rapporto Ambientale contenente anche lo Studio d'incidenza (dove è necessario), la Sintesi non tecnica e le misure per il monitoraggio;
- la messa a disposizione del piano/programma e del Rapporto Ambientale per la raccolta di pareri e osservazioni (45 gg la durata delle consultazioni);
- l'espressione di un parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS (45 gg dalla scadenza delle consultazioni);
- l'elaborazione di una dichiarazione di sintesi da parte dell'autorità procedente per informare sulla decisione, da allegare al provvedimento di approvazione del piano/programma;
- monitoraggio ambientale del piano/programma durante la sua attuazione.

Per alcuni casi specifici si avvia un procedimento di <u>verifica di assoggettabilità a VAS</u>, in questo caso deve essere redato un documento preliminare per la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale.

La verifica di assoggettabilità a VAS può essere effettuata per i piani/programmi che interessano piccole aree a livello locale, modifiche minori dei piani/programmi per i quali già esiste la VAS e piani/programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti.

Per quanto riguarda la verifica di assoggettabilità è <u>l'autorità competente</u> ad avere il compito di esprimere il proprio parere sull'assoggettabilità delle proposte di piano/programma e di definire le forme ed i soggetti competenti in materia ambientale da invitare alle consultazioni. Inoltre, deve definire l'impostazione ed i contenuti del Rapporto Ambientale e le modalità del monitoraggio di cui all'art. 18;

Il processo di Verifica di Assoggettabilità ha inizio con la trasmissione da parte del<u>l'autorità procedente</u> all'autorità competente del rapporto preliminare di assoggettabilità a VAS comprendente una descrizione del piano/programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano/programma.



Individuati i soggetti competenti in materia ambientale da invitare alle consultazioni, viene trasmesso a quest'ultimi il Rapporto Preliminare di assoggettabilità a VAS per acquisirne il parere che deve essere inviato all'autorità competente e all'autorità procedente entro 30 gg dal ricevimento.

L'autorità competente, in sinergia con l'autorità procedente, sulla base dei criteri dell'all'Allegato 1 del Decreto 152/2006 e dei risultati delle consultazioni pubbliche emette provvedimento di verifica assoggettando od escludendo il piano/programma dalla VAS e, se necessario, definisce eventuali prescrizioni. Tale provvedimento dovrà essere pubblicato sul sito istituzionale.

Nel caso di assoggettabilità dovrà essere redato il Rapporto Ambientale che oltre a contenente i possibili impatti ambientali significativi dovuti all'attuazione del piano/programma dovrà riportare i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale dando atto alle consultazioni ed evidenziando come sono stati presi in considerazione i contributi pervenuti.

Il piano/programma ed il rapporto ambientale, insieme al parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito delle consultazioni sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano/programma. La decisione finale viene pubblicata sui siti istituzionali delle autorità interessate al processo.



PERCORSO METODOLOGICO ADOTTATO 3

La procedura di Verifica di assoggettabilità alla VAS del Piano Urbano del Traffico del Comune di Chiesa in Valmalenco è stata ufficialmente attivata ai sensi dell'art. 4 della LR 12/2005 mediante Delibera di Giunta Comunale n. 53 del 26 agosto 2019.

Con la medesima deliberazione sono stati individuati

- quale Autorità procedente il Commissario Rama Tiziano (Responsabile del Servizio di Polizia Locale:
- quale Autorità competente il Geometra Ragazzi Fulvio (Responsabile del Servizio Urbanistica)

Coerentemente con il documento "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi" ed in rapporto ai contenuti del PUT ed ai potenziali impatti del piano sul contesto ambientale, sono stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale e i soggetti territorialmente interessati:

- Soggetti competenti in materia ambientale:
 - A.R.P.A. Lombardia (nello specifico il dipartimento di Sondrio);
 - A.T.S. Montagna di Sondrio;
 - Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici della Lombardia;
 - Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia;
 - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia.
- Enti territorialmente interessati:
 - Regione Lombardia:
 - Provincia di Sondrio:
 - Comunità Montana di Sondrio;
 - Comuni contermini: Caspoggio, Lanzada, Torre di Santa Maria, Val Masino, Buglio in Monte.
- Altri Enti con specifiche competenze:
 - Enti gestori del servizio di trasporto pubblico (STPS)

Il Rapporto preliminare annesso alla verifica di assoggettabilità alla VAS per il PUT del Comune di Chiesa in Valmalenco è finalizzato ad accertare l'insussistenza di ricadute negative per le matrici ambientali investigate, nonché ad individuare le eventuali misure compensative e di mitigazione da porsi a corredo della proposta di PUT, al fine di assicurarne la piena sostenibilità. A tal fine tutte le attività di VAS sono state impostate in collaborazione con il soggetto pianificatore ed in stretto rapporto con i tempi e le modalità del processo di piano (Figura 3.1)



Fase del P/P	Processo P/P	Verifica di Assogettabilità alla VAS				
Fase 0 Preparazione	P0.1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0.2 Incarico per la stesura del P/P P0.3	A0.1 Incarico per la predisposizione del Rapporto				
	Esame eventuali proposte pervenute ed elaborazione del	Preliminare				
	rapporto preliminare della proposta di P/P	A0.2 Individuazione autorità competente per la VAS				
		A1.1 Verifica delle interferenza con i Siti di Rete Natura				
	P1.1 Orientamenti iniziali della proposta di P/P	2000 - Valutazione di incidenza (ZPS/SLC)				
		A1.2 Definizione schema aoperativo per la Verifica e				
FASE 1		mappatura del pubblico e dei soggetti competenti in				
Orientamento	P1.2 Definizione dello schema operativo della proposta di P/P	materia ambientale coinvolti				
		A1.3 Rapporto preliminare degli effetti signficativi				
		sull'ambiente - allegato II, Direttiva 2001/42/CE				
	Messa a disposizone e pubblicazione su	u citi wah istitusianali /20 giarni\				
	del Rapporto Preliminare della proposta di P/P e determin	, , ,				
Conferenza di	Verbale confi					
verifica	in merito all'assoggettabilità o meno d					
Vernica	L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità proced					
	decisione di assoggettare o di non assoggettare la pr					
Decisione	Informazione circa la decisione e pubblicazione del provvedimento sul sito web					

Figura 3.1 - Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi - Verifica di Assoggettabilità alla VAS



4 OBIETTIVI DEL PUT

Gli obiettivi del Piano, ai sensi dell'Art. 36 del Codice della Strada, sono:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);
- il miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;
- il risparmio energetico.

In accordo con gli strumenti urbanistici ed i piani dei trasporti vigenti e nel rispetto dei valori ambientali.

Uno degli obiettivi principali che il Piano si è prefissato, è quello di ridurre la pressione veicolare nelle aree di maggior attrazione turistica e contemporaneamente salvaguardare le attività economiche/commerciali site in queste aree.

Il Piano non propone azioni drastiche e repentine atte a limitare l'arrivo di un numero eccessivo di veicoli al giorno nei periodi di massima attrazione turistica in quelle aree di particolare interesse ambientale, in quanto al momento non sarebbe in grado di rispondere a queste limitazioni con un'offerta adeguata. Per cui si è deciso di intervenire per fasi, introducendo un sistema di limitazioni crescenti proporzionali all'offerta che di volta in volta l'Amministrazione Comunale è in grado di mettere in campo per soddisfare le esigenze turistiche ed economiche, nell'interesse dell'intera comunità di Chiesa.

Introdurre l'ingresso a pagamento a Careggio attraverso l'istituzione di varchi elettronici sarà il primo passaggio che consentirà di mettere a disposizione dell'Amministrazione Comunale i fondi necessari per poter realizzare più a valle aree di sosta di interscambio informatizzate ed un sistema di navetta gratuita per il collegamento tra i parcheggi e le zone più attrattive.

Il lavoro svolto di concerto con i tecnici del Comune e gli Amministratori Locali ha permesso di ricostruire una visione comune della realtà con cui ci si confronta e di definire una scala di priorità e di obiettivi perseguibili in funzione delle disponibilità economiche degli Enti preposti alla pianificazione, degli strumenti urbanistici e piani dei trasporti vigenti e dei valori ambientali presenti.

Le grandi tematiche affrontate sono state:

- la sicurezza mirante alla riduzione degli incidenti, tramite la messa in sicurezza degli incroci
 o dei tratti stradali in cui sono stati registrati negli anni passati incidenti gravi o/e che hanno
 coinvolto pedoni (interventi di moderazione della velocità ed eliminazione di manovre
 conflittuanti);
- la sosta, l'individuazione di nuovi spazi da dedicare alla sosta soprattutto a servizio delle aree di maggior attrazione turistica;
- il controllo degli accessi alla ZTL di Chiareggio con l'utilizzo di varchi elettronici;
- i modi di trasporto alternativi all'auto privata in termini di pianificazione di sistemi di intermodalità (trasporto pubblico, parcheggi scambiatori, rete ciclabile, percorsi pedonali...).

Di seguito vengono descritti gli interventi proposti nel piano per conseguire gli obbiettivi prefissati:

- la sicurezza;
- la sosta;



- il trasporto collettivo.

LA SICUREZZA

Uno degli obiettivi primari del Piano del Traffico è la riduzione della pericolosità della circolazione viabilistica e la minimizzazione dei punti di conflitto tra i vari utenti della strada, obiettivo da raggiungere attraverso la proposta di interventi puntuali miranti a fluidificare la circolazione, aumentando le condizioni di sicurezza dell'utenza debole ed andando ad intervenire in primo luogo in quei punti in cui l'analisi degli incidenti ha messo in risalto situazioni di evidente criticità dove in passato si sono verificati dei sinistri.

LA SOSTA

Gli interventi previsti nel PUT sono concentrati nell'incremento dell'offerta di posti auto a servizio del Centro di Chiesa e alla regolamentazione degli accessi e alla ridistribuzione della sosta delle aree di maggior attrazione turistica partendo dalla realtà di Chiareggio introducendo un sistema di tariffazione degli accessi veicolari ed il recupero di spazi utili per aumentare l'offerta.

IL TRASPORTO COLLETTIVO

Si precisa che considerando le contenute risorse economiche a disposizione del PUT alcuni interventi proposti dovranno essere realizzati gradualmente nel medio-lungo periodo ed oltre l'orizzonte temporale di questo PUT.

Per incentivare e rendere più appetibile l'uso del trasporto collettivo a discapito del trasporto privato il Piano propone l'istituzione di un sistema di trasporto pubblico collettivo che garantisca il collegamento tra i parcheggi di interscambio e le aree di attrazione.

Si tratta di un sistema di "NAVETTA" la cui pianificazione viene rimandata a studi e approfondimenti successivi che terranno in considerazione le necessità delle utenze ed il rispetto dell'ambiente.

Nel breve periodo sono proposti interventi per il miglioramento del servizio esistente attraverso la riorganizzazione degli orari nel rispetto delle coincidenze con i mezzi da e per Sondrio ed un eventuale incremento del numero delle corse.



5 QUADRO DI RIFERIMENTO TERRITORIALE

Il Comune di Chiesa in Valmalenco si estende su una superficie di circa 11.500 ettari, con una popolazione di circa 2.400 abitanti ed una densità di circa 22 ab/km².

Il Comune dispone di un unico collegamento con il comune di Sondrio, essendo circondata dalla catena alpina; confina con la Svizzera nord e ad ovest, con il Comune di Torre di Santa Maria a sud, con Lanzada e Caspoggio ad est e con il Comune di Valmasino ad ovest.

Il territorio di Chiesa è caratterizzato da terrazzi morenici, che testimoniano la millenaria attività dei ghiacciai, e dalla spaccatura stretta e molto profonda del territorio, fino alle soglie di Sondrio, dovuta al corso del Mallero.

Il territorio comunale si articola in frazioni (Sasso, Montini, Somprato, Primolo; Faldrini, Costi, Curlo, Pedrotti e Vassalini) e numerosi alpeggi (tra i quali Chiareggio, San Giuseppe e Palù) che con il tempo si sono trasformati in località turistiche.

Dal punto di vista ambientale il territorio è attraversato dal torrente Mallero che ha origine dai ghiacciai del Gruppo del Disgrazia, attraversa il territorio comunale fino al confine con Torre di Santa Maria. Come conseguenza delle sue spiccate caratteristiche alpine è abitata solo in piccola parte.

Il Comune di Chiesa fa parte della Valmalenco (Comunità Montana Valtellina di Sondrio) che comprende anche i comuni di Caspoggio, Lanzada, Spriana e Torre di Santa Maria. I Comuni di Chiesa, Caspoggio e Lanzada, hanno costituito l'unione dei Comuni con la finalità di una stretta collaborazione per la gestione delle problematiche comunali. (Figura 5.1)

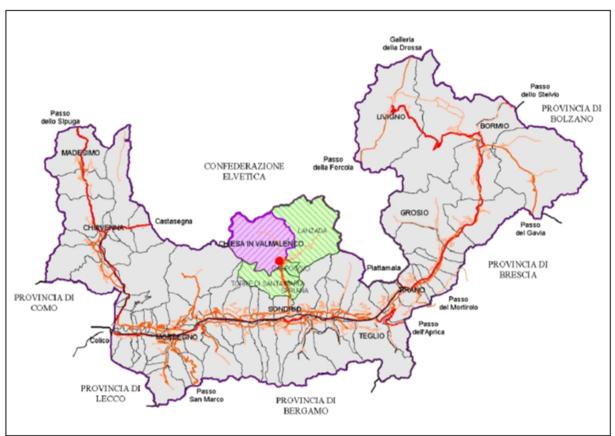


Figura 5.1 – Il contesto territoriale, Chiesa in Valmalenco ed i comuni limitrofi. _Fonte PGT vigente



6 QUADRO CONOSCITIVO AMBIENTALE

Per valutare quali possono essere gli effetti, dal punto di vista ambientale, derivanti dalla proposta di PUT, si riporta una breve descrizione delle principali caratteristiche ambientali, ritenute maggiormente sensibili rispetto alle proposte del PUT, riferite al contesto del Comune di Chiesa in Valmalenco.

Secondo la zonizzazione del territorio regionale per la valutazione della qualità dell'aria ambiente, prevista dal D.lgs. 155/2010 e definita con DGR 2605/2011, il Comune di Chiesa in Valmalenco è inserito in Zona C – Montagna, caratterizzata da:

- minore densità di emissioni di PM10 primario, NOx, COV antropico e NH3;
- importanti emissioni di COV biogeniche:
- orografia montana;
- situazione meteorologica più favorevole alla dispersione degli inquinanti;
- bassa densità abitativa.

Ed è situata in Zona C2 – zona alpina meno esposta al trasporto di inquinanti provenienti dalla pianura. (*Figura 6.1*)

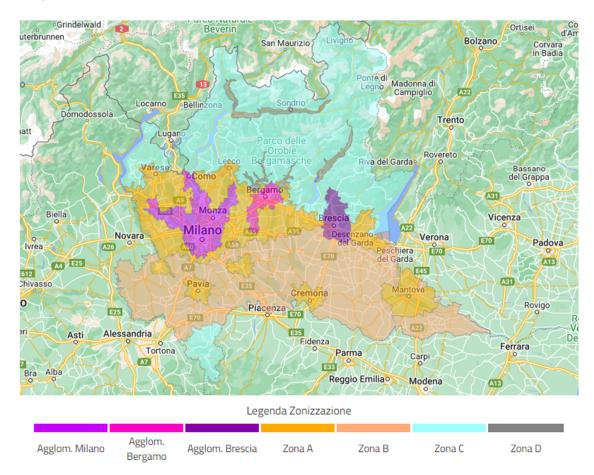


Figura 6.1 – Zonizzazione del territorio regionale – Fonte: Arpa Lombardia

La qualità dell'aria nella Regione Lombardia è costantemente monitorata da una rete fissa, rispondente ai criteri del D.lgs. 155/2010, costituita da 85 stazioni. Il monitoraggio così integrato con l'inventario delle emissioni (INEMAR), gli strumenti modellistici, i laboratori mobili e altri



campionatori per campagne specifiche, fornisce la base di dati per effettuare la valutazione della qualità dell'aria, così come previsto dalla normativa vigente.

Una delle principali fonti di informazione per la qualità dell'aria è la banca dati regionale INEMAR, aggiornata al 2017. Si tratta di un database progettato per realizzare l'inventario delle emissioni in atmosfera, attualmente utilizzato in sette regioni e due provincie autonome.

Il sistema permette di stimare le emissioni dei principali macroinquinanti (SO₂, NO_X, COVNM, CH₄, CO, CO₂, N₂O, NH₃, PM2.5, PM10 e PTS) delle frazioni carboniose del particolato, degli idrocarburi policiclici aromatici, dei metalli pesanti e degli inquinanti aggregati (CO2eq, precursori dell'ozono e sostanze acidificanti) per numerosi tipi di attività e combustibili.

Tra le diverse attività che analizza, INEMAR stima le emissioni da traffico urbano ed extraurbano in Lombardia applicando la metodologia COPERT ai dati disponibili per la Regione, seguendo le indicazioni fornite dal manuale dell'agenzia Europea per l'ambiente per gli inventari emissioni (Emission Inventory Guidebook), riferendosi a detto manuale INEMAR considera 11 macrosettori che incidono sulle emissioni di inquinanti.

Gli inquinanti presi in considerazione sono SO_2 (anidride solforosa, può essere prodotta dalla combustione di combustibili fossili), PM10 (particolato), N_2O (biossido di azoto), NH_3 , PTS (polveri sottili), CO_2 (anidride carbonica), CO_2 _eq, NO_X (ossidi di azoto prodotti dalla combustione), COV, PM2.5 (particolato) e CO (monossido di carbonio).

La maggior parte delle emissioni in Comune di Chiesa in Valmalenco è dovuta al macrosettore "Combustione non industriale" (riscaldamento civile) che incide soprattutto sull'emissioni di CO e al macrosettore "Altre sorgenti e assorbimenti" che incide soprattutto sull'emissioni di COV; il macrosettore "Trasporto su strada" occupa il terzo posto quasi allo stesso livello con i macrosettori "Uso di solventi" e "Agricoltura".

Da un'analisi più puntuale del macrosettore "Trasporto su strada" la CO_2 è la sostanza che viene emessa in maggior quantità (11,95% in Kton), seguono COV, $PM_{2.5}$ e NOx.

Di seguito sono riportate le figure e le tabelle con la distribuzione delle sostanze inquinanti per macrosettore con particolare attenzione al macrosettore "Trasporto su strada" e le emissioni annue per inquinante in relazione ai singoli macrosettori.

In generale si evidenzia la tendenza ad avere concentrazioni basse per gli inquinanti primari tipici del traffico, la cui presenza è influenzata dal traffico veicolare medio che risulta al quanto contenuto (si hanno incrementi stagionali), dalla meteorologia e anche dall'orografia del territorio che per il Comune di Chiesa è favorevole alla circolazione dell'aria e di conseguenza alla dispersione degli inquinanti.

(Tabella 6.1)



	502	PM10	NZO	NH3	PTS	CO2_eq	NOx	700	PM2.5	00	202
Descrizione macrosettore	t .	t	t .	t	t	kt	t	t	t	t	kt
2 Combustione non industriale	3,31	11,70	0,88	1,60	12,29	5,29	7,57	9,26	11,42	99,03	4,87
3 Combustione nell'industria	0,07	0,14	0,01	0,01	0,14	0,04	0,18	0,49	0,13	0,21	0,03
4 Processi produttivi	0,00	0,53	0,00	0,00	1,08	0,00	0,00	0,89	0,05	0,00	0,00
5 Estrazione e distribuzione combustibili	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26	0,00	0,00	0,00
6 Uso di solventi	0,00	0,07	0,00	0,00	0,10	0,85	0,00	14,99	0,07	0,00	0,00
7 Trasporto su strada	0,01	0,38	0,05	0,08	0,48	1,50	4,65	2,98	0,27	11,95	1,48
8 Altre sorgenti mobili e macchinari	0,00	0,06	0,00	0,00	0,06	0,10	1,04	0,15	0,06	0,58	0,10
9 Trattamento e smaltimento rifiuti	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00
10 Agricoltura	0,00	0,02	1,84	8,16	0,04	1,04	0,00	8,59	0,01	0,00	0,00
11 Altre sorgenti e assorbimenti	0,01	0,21	0,00	0,02	0,24	1,83	0,04	251,89	0,16	1,26	1,79
TOTALE	3,40	13,10	2,78	9,87	14,44	10,65	13,47	290,50	12,18	113,05	8,27
Trasporto su strada	0,27%	2,87%	1,91%	0,85%	3,31%	14,11%	34,50%	1,03%	2,25%	10,57%	17,91%

Tabella 6.1- Emissioni annue totali – Comune di Chiesa in Valmalenco– Dati INEMAR LOMBARDIA 2017



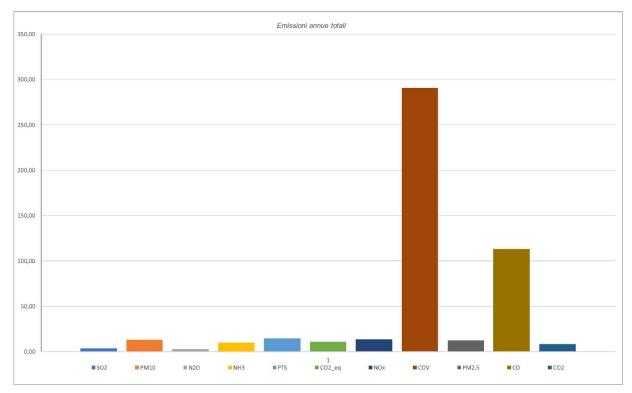


Figura 6.2 - Comune di Chiesa in Valmalenco – Emissioni annue totali – Dati INEMAR Lombardia 2017

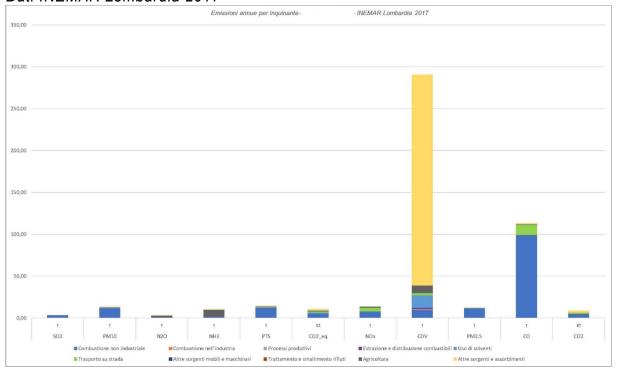
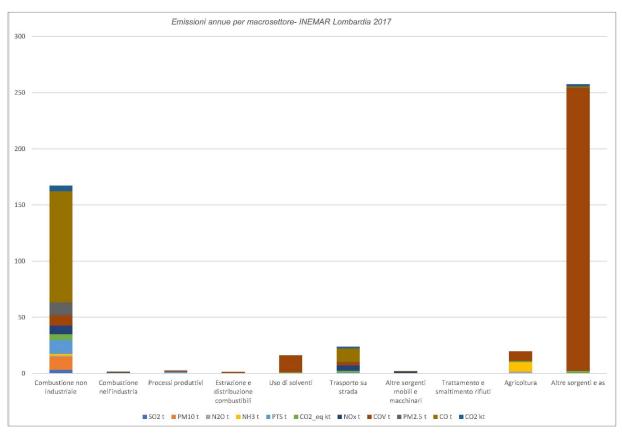


Figura 6.3 – Comune di Chiesa in Valmalenco – Emissioni annue totali per inquinante– Dati INEMAR Lombardia 2017





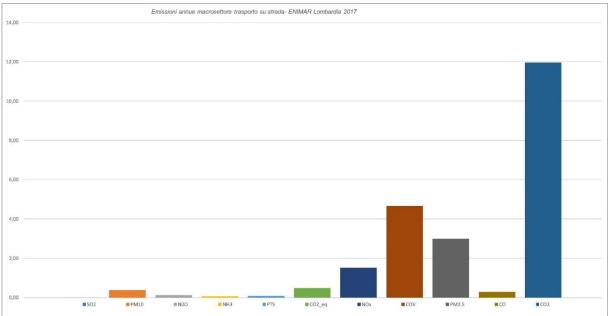


Figura 6.2 – Chiesa in Valmalenco – Emissioni annue totali per macrosettore – Dati INEMR Lombardia 2017



Di seguito vengono riportate le mappe di Arpa Lombardia che rappresentano la concentrazione media annuale dei singoli inquinanti.

Analizzando le Mappe che rappresentano le concentrazioni delle emissioni annuali, (Fonte: Rapporto sulla qualità dell'aria della provincia di Sondrio – Anno 2019), si rileva una situazione abbastanza tranquilla per il Comune di Chiesa in Valmalenco, per tutte le sostanze inquinanti analizzate si raggiungono valori che cadono nelle prime fasce di valori, quella meno critica. (*Figura 6.3*)



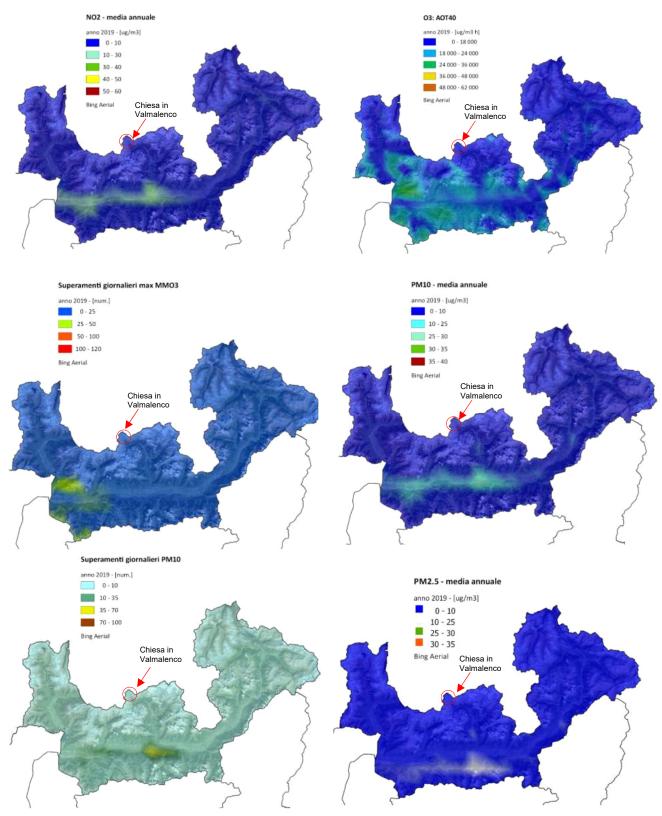


Figura 6.3 - Qualità dell'aria per singolo inquinante - Fonte rapporto sulla qualità dell'aria della provincia di Sondrio – Anno 2019



7 LE PROPOSTE DEL PUT

Nella prima fase del lavoro, Quadro Conoscitivo, sono state analizzate le caratteristiche della mobilità e le problematiche ad essa connessa per individuare le criticità esistenti della circolazione veicolare, della sosta e del trasporto collettivo per meglio intraprendere le azioni necessarie a:

- ridurre la pressione del traffico;
- ottimizzare la politica dei parcheggi;
- rendere più sicura la circolazione soprattutto dell'utenza debole;
- rendere il trasporto pubblico più appetibile;
- incentivare la mobilità pedonale e ciclabile;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico;
- disincentivare l'uso dell'auto privata.

Il quadro conoscitivo ha messo in evidenza le notevoli problematiche connesse ai fenomeni di congestione concentrati nei periodi estivi ed invernali che determinano un incremento del traffico veicolare ed una saturazione della sosta esistente già nelle primissime ore della giornata; soprattutto nel periodo estivo si verificano considerevoli fenomeni di auto in sosta in spazi non consentiti a tale funzione.

Considerando che il territorio comunale di Chiesa Valmalenco è oggetto di attrazione turisticastagionale, il Piano prevede interventi differenti per il periodo di morbida ed il periodo di punta, sia per quanto riguarda la circolazione viabilistica, prevedendo l'istituzione di sensi unici differenti a seconda del periodo dell'anno, che per quanto riguarda la sosta ed il trasporto pubblico.

Una delle problematiche che ha richiesto maggiore impegno per la redazione del Piano è la crescente affluenza dei veicoli privati, durante il periodo estivo, verso la località di Chiareggio, quando questa diviene una delle attrazioni più frequentate dalla flotta di turisti giornalieri che raggiungono la valle.

In questo frangente i flussi veicolari raggiungono valori alquanto importanti e la domanda di posti auto rispetto all'offerta diviene sempre meno sostenibile in quanto la sosta selvaggia invade il greto del fiume e aree verdi lungo la strada; per far fronte a tale situazione il Piano prevede interventi atti a disincentivare l'uso dell'auto privata soprattutto per l'ultimo miglio e rendere più competitivo il mezzo pubblico.

Essendo limitate le risorse per far fronte ad interventi consistenti e per ben equilibrare le necessità ambientali con le necessità dell'industria turistica, che è alla base dell'economia di Chiesa in Valmalenco, il Piano propone due scenari di intervento uno di breve periodo, già attuato sperimentalmente nell'estate del 2021 ed un secondo scenario più articolato di mediolungo periodo.

Lo Scenario 1 prevede l'introduzione di un varco elettronico a pagamento nell'area denominata Sabbionaccio per i veicoli che proseguono verso Chiareggio e lo Scenario 2 (intervento di medio-lungo termine) prevende uno sviluppo dello Scenario 1 attraverso la realizzazione di nuove aree di sosta, una nuova regolamentazione tariffaria graduata basata sulle distanze dai punti di maggior attrazione turistica, nuove aree di sosta localizzate in punti strategici, la messa



in opera di sistemi informatizzati per la sosta e da un sistema di trasporto pubblico "navetta" a servizio dell'utenza di Chiareggio e dei parcheggi più a valle. (Figura 7.1)

Per quanto riguarda **il** <u>sistema della sosta</u> il Piano, dopo aver analizzato la situazione esistente sia nei periodi di morbida che nei periodi di massima attrazione, ha optato per l'individuazione di nuovi spazi da dedicare alla sosta posizionati al di fuori del Centro Abitato o appena a ridosso di questo con l'obiettivo di alleggerire la pressione in aree con maggiore vocazione pedonale o aree con maggiore vocazione ambientale.

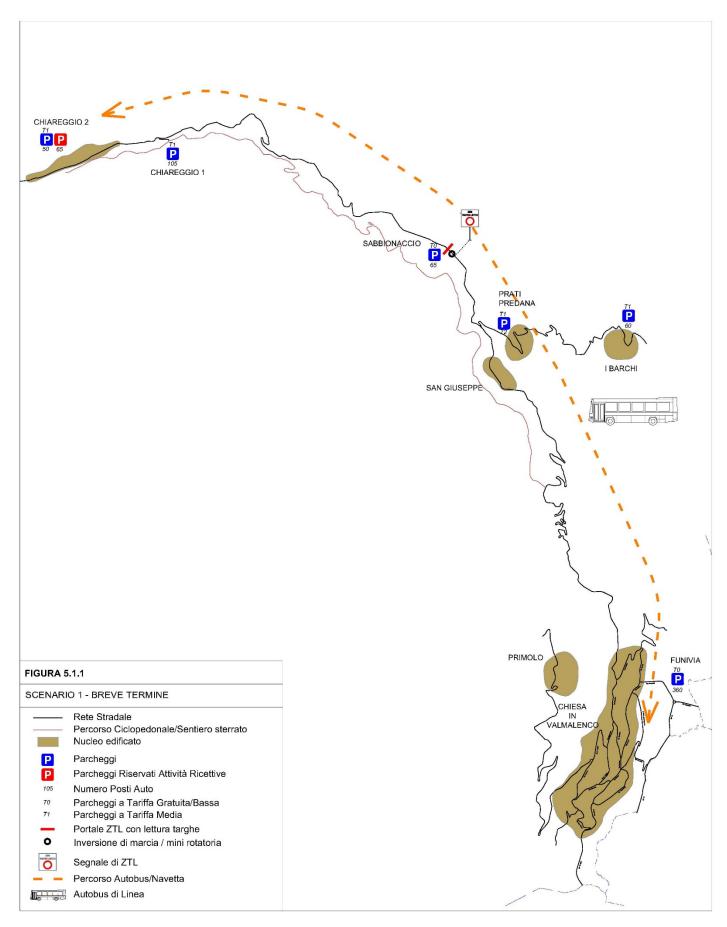
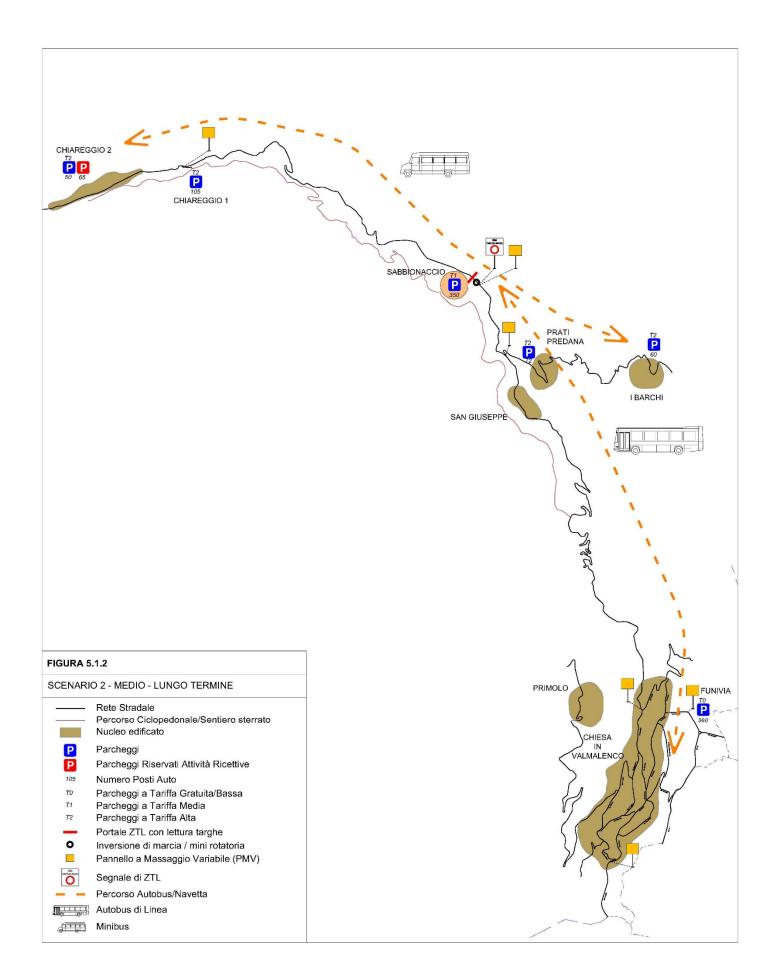


Figura 7.1- Scenari proposti dal PUT del Comune di Chiesa in Valmalenco





Pertanto, per incrementare l'offerta di sosta nel periodo di massima affluenza turistica, il Piano propone l'istituzione del senso unico in Via Papa Giovanni Paolo II in direzione Via Brigata Sassari, dando origine ad una sorta di anello viabilistico con Via Rusca, recuperando gli spazi necessari per poter realizzare circa 85 nuovi posti auto.

Lo studio del Quadro Conoscitivo ha compreso anche un'analisi dettagliata degli incidenti avvenuti negli ultimi anni consentendo l'individuazione di strade, incroci e situazioni viabilistiche critiche che hanno consentito, successivamente, di presentate proposte atte a mitigare o annullare le stesse.

Per quanto concerne la messa in <u>sicurezza</u> delle utenze più deboli il Piano prevede l'istituzione del senso unico in Via Marconi nel tratto compreso tra Via Roma e Via V° Alpini in direzione V° Alpini a protezione dell'ingresso/uscita degli alunni dalla scuola di Via Roma.

Un altro intervento rivolto a mitigare situazioni di stress che potrebbero compromettere la sicurezza dell'utenza debole riguarda l'istituzione del limite di velocità a 30km/h e la realizzazione di interventi di moderazione del traffico nella tratta adiacente al sagrato della Chiesetta di Sant'Anna a Chiareggio con l'obiettivo di limitare la velocità dei veicoli in corrispondenza del sagrato che diviene un punto di massima concentrazione di utenza debole al termine delle celebrazioni liturgiche.

Sempre per affrontare il tema della sicurezza stradale delle utenze deboli il Piano propone la realizzazione di un percorso pedonale che vada a supportare la mancanza di spazi utili per realizzare un marciapiede a norma lungo la Via Funivia. Dopo aver analizzato diverse ipotesi si è giunti ad una soluzione condivisa con l'Amministrazione che prevede la realizzazione di un percorso che si snoda su un tracciato di circa 150 – 200 metri che collega i civici 71-73 di Via Rusca con il civico 42 di Via Funivia.

Per quanto concerne il <u>trasporto pubblico su gomma</u> il Piano propone, attraverso la concertazione con gli enti interessati, di verificare se esistono risorse economiche e margini di domanda potenziale per l'istituzione di un nuovo servizio navetta (anche attraverso l'uso di sistemi innovativi) per il collegamento tra Chiesa e Chiareggio, atte a favorire l'accessibilità, soprattutto nel periodo estivo, con modalità diverse dall'auto privata alleggerendo così la pressione veicolare esercitata dal turismo mordi e fuggi su quest'ultime. In attesa che si possa realizzare l'intervento più corposo con l'introduzione di un sistema innovativo di collegamento con Chiareggio e le altre zone di attrazione turistica, il Piano propone di introdurre, nel periodo estivo, una nuova organizzazione degli orari del trasporto pubblico locale, con l'eventuale inserimento di una o due corse del servizio A38 e con la riorganizzazione degli orari per agevolare le coincidenze con i mezzi provenienti da Sondrio o verso Sondrio nelle fasce orarie di massima punta.

Tra gli interventi rivolti al miglioramento della sicurezza il Piano propone anche interventi di messa a norma di alcune <u>fermate del trasporto pubblico</u> ponendo particolare attenzione alla posizione degli attraversamenti pedonali adiacenti e alla posizione e dimensione delle aree di sbarco.

Il sistema dei **percorsi pedonali e ciclopedonali** esistente sul territorio del Comune di Chiesa in Valmalenco è costituito da due percorsi storici legati alla tradizione rurale del territorio di rilevanza ambientale e paesaggistica; il Sentiero della Rusca, è un percorso di montagna reso da poco ciclabile fino a Chiesa in Valmalenco, e il Sentiero Ciclopedonale Valmalenco. I due percorsi si sviluppano esternamente al sistema urbano in quanto nell'abitato non sussistono



spazi a norma per realizzare una rete ciclabile adeguata a causa della caratteristica delle strade, strette e tortuose, e per la mancanza di marciapiedi.

A questo scopo il Piano propone l'istituzione di Zone a 30 km/h per ridurre le criticità dovute alla promiscuità tra le varie utenze della strada (pedoni, bici, autovetture e mezzi pesanti).



8 DESCRIZIONE DEI POSSIBILI IMPATTI SULL'AMBIENTE

La normativa esistente, internazionale e nazionale, riconosce alla VAS di un PUT la funzione di identificare e valutare gli effetti ambientali generati dagli interventi previsti dal Piano stesso, questa valutazione deve riguardare tutti gli elementi che costituiscono nel loro insieme l'ambiente naturale ed artificiale riconoscibili nei seguenti cinque componenti fondamentali:

COMPONENTE AMBIENTALE	ELEMENTI
Suolo	Suolo
Atmosfera	Aria, rumore, fattori climatici
Ambiente idrico	Acqua
Biosfera	Flora, fauna, biodiversità
Ambiente Antropico	Popolazione e salute umana Beni materiali e patrimonio culturale Paesaggio

<u>SUO</u>LO

Le attività proposte dal Piano Urbano del Traffico riguardano:

- il sistema di circolazione della viabilità, la messa in sicurezza di incroci e tratte stradali attraverso l'istituzione di sensi unici ed interventi di moderazione del traffico consistenti nella ripavimentazione della sezione stradale e dal posizionamento della segnaletica;
- la sosta attraverso l'incremento dell'offerta da realizzarsi in aree in cui non sono presenti vincoli ambientali e a debita distanza da eventuali alberature;
- ZTL a pagamento per il controllo degli accessi nelle aree di maggior prestigio ambientale e di maggior attrazione turistica;
- Implementazione del trasporto collettivo attraverso un eventuale incremento delle corse, un adeguamento degli orari con il trasporto extraurbano per agevolare le coincidenze, l'istituzione di un sistema a navetta da pianificare considerando mezzi di trasporto collettivi innovativi e di ultima generazione.

ATMOSFERA

Le azioni dettate dal Piano Urbano del Traffico hanno come obiettivo la riduzione dei flussi in quelle aree di maggior pregio ambientale che per la loro valenza divengono anche le zone di maggior attrazione turistica e conseguentemente le zone in cui, in determinati periodi dell'anno, si concentrano elevati flussi veicolari che oltre a creare disagi e situazioni a rischio per l'utenza debole, aumentano i livelli di inquinanti nell'aria e i livelli di rumorosità.

L'obiettivo del Piano è di disincentivare l'uso dell'auto privata inizialmente imponendo un ticket giornaliero per veicolo e nel medio-lungo termine limitando il numero degli accessi e contemporaneamente incrementando l'offerta dei posti auto a valle e mettendo in campo un servizio di trasporto con emissioni zero, o quasi zero, per il collegamento delle aree parcheggio con le località di maggiore attrazione.



Data la tipologia degli interventi attesi si può ritenere che l'impatto potenziale ipotizzabile dalle azioni proposte non risulta solo irrilevante rispetto all'impatto ambientale ma anche migliorativo in quanto la riduzione costante degli accessi che verrà imposta gradualmente dall'Amministrazione Comunale porterà ad una riduzione significativa sia della concentrazione dei flussi lungo le strade di accesso alle località turistiche, che risultano essere strette e non adeguate ad accogliere movimentazioni importanti, che ad una riduzione della domanda di sosta nelle aree di maggior pregio ambientale.

Inoltre, la ridistribuzione dell'offerta di sosta sul territorio comunale attraverso la realizzazione di nuovi posti auto più a valle e l'istallazione di sistemi a pannelli informativi per direzionare l'utenza verso parcheggi con maggior riserva di capacità, determina una riduzione della concentrazione di emissioni nocive nell'atmosfera ed una riduzione delle emissioni sonore dovute alla ricerca del posto auto.

<u>AMBIE</u>NTE IDRICO

Le pressioni che possono verificarsi sull'ambiente idrico sono dovute essenzialmente a:

- Interazioni dirette con corpi idrici superficiali;
- Alterazione del deflusso idrico superficiale;
- Interazioni dirette con l'acquifero sotterraneo.

Gli interventi previsti non interagiscono direttamente con la rete idrica presente e con la falda superficiale, pertanto, in riferimento a questo aspetto l'impatto atteso è nullo.

BIOSFERA

Gli indicatori che caratterizzano le componenti biotiche sono:

- presenza di aree naturali protette;
- presenza di aree verdi in ambito urbano;
- presenza di comunità faunistiche.

Le pressioni che possono verificarsi sulle componenti sono dovute essenzialmente a:

- interazione con le aree naturali protette;
- variazione delle superfici destinate a verde.

Gli interventi previsti dal Piano andranno nel breve, medio e nel lungo termine a determinare un sostanziale miglioramento delle componenti biotiche nelle aree di maggior prestigio ambientali in tutta la valle. La riduzione degli accessi dei veicoli privati in aree di pregio ambientale e l'offerta di sosta più a valle e in aree organizzate ed arricchite con nuove piantumazioni porteranno effetti indubbiamente positivi sia per le aree naturali esistenti che saranno liberate dall'uso improprio che ad ora ne viene fatto.

AMBIENTE ANTROPICO

Le pressioni che possono verificarsi sulla componente paesaggio e sistema insediativo sono dovute essenzialmente a:

- nuove realizzazioni e trasformazioni;
- movimenti di auto (sosta)

La realizzazione dei nuovi spazi di sosta arricchiti con specie autoctone contribuirà ad aumentare la qualità del paesaggio, conferendogli maggiore naturalità e maggiore inserimento nel contesto naturale.



La creazione di nuovi spazi per la sosta, l'istituzione degli accessi controllati alle aree di maggior attrazione turistica, l'istituzione di un servizio di navetta al servizio dei parcheggi, gli interventi di moderazione del traffico e di messa in sicurezza delle intersezioni più critiche sono interventi finalizzati al miglioramento complessivo della mobilità e dell'ambiente urbano.

L'incremento dei posti auto a valle e la loro regolamentazione attraverso il pagamento di una quota differenziata in base alla distanza dai punti di maggior attrazione, il sistema a pannelli informativo favorirà:

- la qualità dell'accessibilità ed un servizio migliore fornito ai turisti;
- l'eliminazione della circolazione alla ricerca del posto auto;
- l'eliminazione della sosta non adeguata in ambienti di pregio paesaggistico/ambientale.



9 ANALISI DI COERENZA DEL PIANO

La valutazione di coerenza esterna consiste nel verificare che gli scenari proposti dagli obiettivi e dai contenuti del PUT, siano coerenti con gli obiettivi e contenuti/azioni dei piani e programmi che compongono il quadro programmatico di riferimento. In questo caso è necessario verificare la coerenza del Piano con i rifermenti normativi di livello regionale e provinciale.

Il quadro della programmazione sovralocale costituisce un rifermento essenziale per le scelte di pianificazione e quindi per il processo di Valutazione Ambientale Strategica.

In questo capitolo vengono ripresi schematicamente i riferimenti ritenuti prioritari e particolarmente significativi per le tematiche oggetto del PUT.

9.1 Coerenza con PTR

La prima tabella riporta, schematizzati, le indicazioni e gli obiettivi del PTR II Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di supporto all'attività di governance territoriale della Lombardia. Si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale; ne analizza i punti di forza e di debolezza, evidenzia potenzialità ed opportunità

Il PTR si riconosce spazialmente in sette sistemi territoriali: Sistema Metropolitano, Sistema della Montagna, Sistema Pedemontano, Sistema dei Laghi, Sistema della

Pianura Irrigua, Sistema del Fiume Po e Grandi Fiumi di Pianura.

per le realtà locali e per i sistemi territoriali.

Il Comune di Chiesa in Valmalenco fa parte del "Sistema Territoriale della Montagna" nell'ambito territoriale della fascia Alpi, fascia caratterizzata dalla presenza di insediamenti e comunità a densità abitativa ridotta, con una preminenza di piccoli centri spesso isolati, dalla presenza di ampie superfici occupate da foreste, con un'agricoltura contenuta ma con un grande potenziale in termini di attrazione turistica.

Il PTR riconosce alcune criticità ed alcuni vantaggi per il "Sistema Territoriale della Montagna" che riguardano:

- la tendenza diffusa allo spopolamento e all'invecchiamento della popolazione residente (che in alcune realtà si sta trasformando nel fenomeno del pendolarismo);
- il sistema economico poco vivace (ma con punte di eccellenza e di potenzialità evolutive nel settore turistico, nella viticultura, nella qualità dei propri prodotti...);
- la contraddizione tra l'apertura verso lo sviluppo globale e la chiusura dovuta alla necessità di conservare la propria identità socioculturale;
- la qualità ambientale molto alta;
- i problemi di accessibilità;
- la potenzialità di istaurare relazioni con altre regioni o altri stati.

II PTR affronta nove tematiche riguardanti il settore montano:

- il <u>dissesto idrogeologico</u>, fenomeno particolarmente sentito nelle zone montane che presentano un'alta densità di frana, con anche fenomeni di grande rilevanza, ed il rischio idrogeologico dovuto alla pericolosa fragilità dei versanti che determinano fenomeni di esondazione dei fiumi a fondovalle.
- La <u>fragilità del territorio</u>, soprattutto in alta quota, dovuta all'inserimento nell'ambiente naturale di elementi antropici (manufatti tecnologici, impianti di derivazione per la produzione di energia idroelettrica, impianti di risalita per la pratica dello sci).
- Il <u>settore produttivo</u> sviluppato soprattutto nella fascia pedemontana e nel fondovalle grazie alla migliore accessibilità.
- Lo <u>sviluppo del terziario</u> che non trova sufficienti sbocchi per affermarsi per la forte attrattività dell'area metropolitana.
- Il <u>settore turistico</u> <u>come risorsa economica</u> molto importante ma che si rivolge soprattutto agli sport invernali o al fenomeno del turismo "mordi e fuggi" con numerose presenze, soprattutto nelle aree lacuali, nei fine settimana; viene trascurata la grande potenzialità legate al turismo culturale diffuso che si appoggi sull'offerta di parchi, aree protette, al patrimonio archeologico, artistico e architettonico.
- Il <u>settore agricolo</u> caratterizzato da una riduzione delle aree destinate alle attività agro-forestali e zootecniche, fenomeno che riduce notevolmente la funzione di presidio del territorio e di manutenzione delle aree montane.
 - Nell'area alpina si riconosce una grande importanza agli aleggi non solo per la loro funzione produttiva ma anche per funzioni ambientali, paesaggistiche, turistiche, storico-culturali.
- Il <u>patrimonio forestale</u> montano poco sfruttato ma che svolge un'importante funzione in termini ambientali per il mantenimento della biodiversità, come protezione dei suoli dal dilavamento e per la tutela

PTF



idrogeologica, per la fissazione dei gas serra, la fitodepurazione e la captazione aerea di elementi inquinanti; inoltre regolano il ciclo delle acque e costruiscono paesaggi di pregio.

- Il tessuto sociale ed economico della montagna che paga il lento spopolamento di cui sono oggetto i piccoli comuni montani arrivando all'invecchiamento della popolazione, alla riduzione dei servizi soprattutto nella bassa stagione turistica. Inoltre, le risorse pubbliche, commisurate al numero dei residenti, risultano insufficienti per fare fronte ai servizi nei momenti di presenze turistiche.
- Il problema dell'accessibilità sia interna al sistema, verso i centri principali che offrono servizi, che esterna al sistema montagna, che influisce sulla possibilità di avere accesso ai mercati e al sistema produttivo e di essere raggiunti dai potenziali fruitori dell'offerta del Sistema Montano, ad esempio l'offerta turistica.

Ш	OBIETTIVI:	AZIONI	COERENZA:
	Tutelare gli aspetti		
	naturalistici e ambientali		
₹	propri dell'ambiente montano		
O.			
SISTEMA TERRITORIALE MONTAGNA	Tutelare gli aspetti		
	paesaggistici, culturali,		
	architettonici ed identitari del		
	territorio		
	Garantire una pianificazione		
S 2	territoriale attenta alla difesa		
<u>S</u>	del suolo, all'assetto		
 	idrogeologico e alla gestione		
PTR	integrata dei rischi.		
	Promuovere uno sviluppo		
	rurale e produttivo rispettoso		
	dell'ambiente		



Valorizzare i caratteri del territorio a fini turistici, in una prospettiva di lungo periodo, senza pregiudicarne la qualità	Armonizzare le attività turistiche e del tempo libero con le esigenze ecologiche e sociali, limitando e introducendo adeguate misure di compensazione per le attività che possono recare danno potenziale all'ambiente e al paesaggio. Promuovere la manutenzione e l'utilizzo della rete sentieristica ai fini di un turismo ecocompatibile e per la valorizzazione e la fruizione paesaggistica dei territori	
Programmare gli interventi infrastrutturali e dell'offerta di trasporto pubblico con riguardo all'impatto sul paesaggio e sull'ambiente naturale e all'eventuale effetto insediativo	Contenere gli effetti negativi e i rischi derivanti dal traffico. Razionalizzare l'offerta di trasporto pubblico, anche attraverso un migliore coordinamento tra le diverse modalità di trasporto e la promozione dell'uso di mezzi compatibili con l'ambiente e di modalità di trasporto innovative, al fine di tendere ad una graduale riduzione delle emissioni di sostanze nocive in atmosfera e delle emissioni sonore	
Sostenere i comuni nell'individuazione delle diverse opportunità di finanziamento		
Contenere il fenomeno dello spopolamento dei piccoli centri montani, attraverso misure volte alla permanenza della popolazione in questi territori		



Promuovere modalità innovative di fornitura dei		
servizi per i piccoli centri (ITC,		
ecc.)		
Promuovere un equilibrio		
nelle relazioni tra le diverse		
aree del Sistema Montano,		
che porti ad una crescita		
rispettosa delle		
caratteristiche specifiche		
delle aree		
Valorizzare la messa in rete	Semplificare l'accesso e la	
dell'impiantistica per la	fruizione di spazi, beni e	n\s
pratica degli sport invernali e	servizi di interesse pubblico.	
dei servizi che ne completano		
l'offerta		

Obiettivo coerente con il PUT

Obiettivo che non compete al PUT

Non tutti gli obiettivi che il PTR persegue possono essere fatti propri dal PUT in quanto alcuni trattano questione che esulano dalle competenze del Piano. In generale è possibile affermare che il PUT, coerentemente con il PTR, persegue obiettivi di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini attraverso interventi volti a ridurre l'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e ad incrementare la sicurezza stradale in particolar modo dell'utenza debole. Il piano infatti propone interventi finalizzati a disincentivare la mobilità veicolare e la sosta in aree di particolar pregio ambientale/paesaggistico e a ridurre la congestione da traffico sulla rete locale in particolar modo nei periodi di elevata attrazione turistica, creando delle condizioni che consentano una riduzione dei flussi veicolari da una parte e l'incremento della mobilità sostenibile dall'altro.

È quindi possibile affermare che vi sia coerenza tra le previsioni del PUT del Comune di Chiesa in Valmalenco e gli obiettivi perseguiti dal PTR (Figura 9.1)

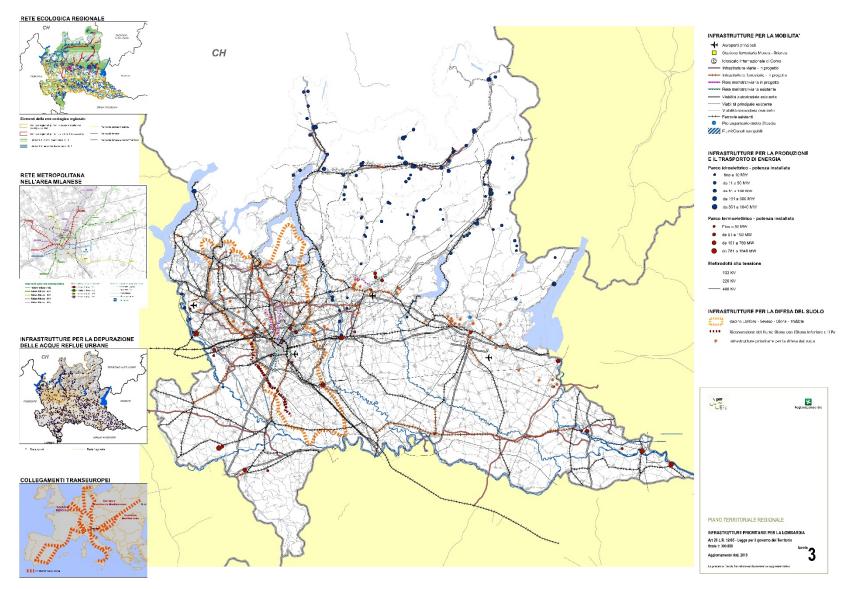


Figura 9.1 – Infrastrutture prioritarie per la Lombardia – Fonte PTR Lombardia



9.2 Coerenza con PTCP

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato dal Consiglio Provinciale con delibera N. 4 del 25 gennaio 2010. (Figura 9.2)

		tivi generali relativi all'assetto e alla tutela
	• •	ad interessi di rango provinciale o
	sovracomunale o costituenti attuazio	
		programmazione socioeconomica della
		co-ambientale per i contenuti e nei termini
	previsti all'art. 15, comma 2 della l.r.	
	G	to a maggior definizione e deve rispettare
	•	rategie per il paesaggio indicate dal PTR.
<u> </u>	Sotto il profilo paesaggistico deve sv	olgere le funzioni di:
PTCP	Repertorio delle conoscenze in ce	ontinuo cambiamento
<u>.</u>	Repertorio degli ambiti assoggett	ati a tutela ai sensi del D:Lgs. 42/2004
	Quadro di riferimento per la valut	tazione preventiva dei piani dei progetti e
	delle politiche	
	Atto di indirizzo per la pianificazio	ne comunale
	Atto di programmazione per le	politiche attive e le priorità d'intervento
	provinciale	
	Disciplina paesaggistica diretta	operante in assenza di atti vigenti a
	maggior definizione	-
	Valutazione critica a posteriori dell'ef	ficacia delle discipline paesaggistica.
	OBIETTIVI	AZIONI
	Valorizzazione e tutela delle	Introduzione di normativa specifica
	peculiarità paesistico ambientali	per la definizione delle aree
	del territorio, promuovendo le	assoggettate ai vincoli paesaggistici
	componenti ambientali del	Identificazione cartografica delle
	territorio provinciale,	aree di particolare interesse
	attribuendo ad esse valenza di	naturalistico
	risorsa paesaggistica, storico,	Definizione del sistema a rete dei
	culturale, nonché fattore di	collegamenti funzionali
	produzione del reddito. Il PTCP	Definizione di varchi o corridoi
	deve stabilire un equilibrio	paesistico ambientali
	corretto tra la necessità di	Identificazione di aree di naturalità
	tutelare e valorizzare i territori	fluviale
	affiche le azioni di tutela siano	Identificazione delle eccellenze
	vantaggiose economicamente	territoriali
	sia per lo sviluppo del turismo	Protezione delle viste attive e
	che per l'agricoltura.	passive statiche e dinamiche
	Miglioramento dell'accessibilità	Introduzione di norme omogenee
	sia riguardo ai collegamenti	per i PGT dei comuni per l'intervento
	strategici interregionali e	·



- transfrontalieri che riguardanti la riqualificazione degli assi viari delle strade statali SS. 36 e SS.38
- Razionalizzazione dell'uso delle acque e riqualificazione dei corpi idrici
- Razionalizzazione dell'uso del territorio.
- Riqualificazione territoriale finalizzata a rimuovere le principali criticità paesaggistiche esistenti
- Innovazione delle reti attraverso lo sviluppo delle tecnologie delle comunicazioni e razionalizzazione delle reti di trasporto dell'energia.
- Innovazione dell'offerta turistica finalizzata alla diversificazione dell'offerta integrata orientata alla maggiore sostenibilità e allo sviluppo diffuso.
- Valorizzazione e salvaguardia dell'agricoltura.

- e di il recupero dei centri storici dei nuclei antichi.
- Tutela degli itinerari di interesse paesistico, turistico e storico
- Tutela e identificazione di elementi ed aree di interesse geomorfologico
- Recepimento delle conoscenze dell'assetto idrogeologico
- Identificazione degli elementi e dei fattori di compromissione del paesaggio
- Definizione degli ambiti di degrado del paesaggio dovute alle frange urbane destrutturate,
- Introduzione di normative per la mitigazione degli impatti sul paesaggio di aree industriali logistiche e dei distretti industriali.
- Definizione delle criticità degli ambiti sciabili e degli interventi per la mitigazione degli impatti
- Definizione delle criticità relative alle aree estrattive in attività ed alle aree abbandonate con l'inserimento di normative di mitigazione ambientale, destinate a discariche ed a impianti di smaltimento dei rifiuti.
- Identificazione degli elementi riguardanti l'inquinamento atmosferico, acustico e luminoso.
- Individuazione degli ambiti agricoli strategici e definizione dei criteri
- Definizione delle modalità di sviluppo orientate alla razionalizzazione del territorio per i principali poli attrattori territoriali e per le aree conturbate.
- Definizione degli indirizzi e delle modalità per la pianificazione comunale in merito alle aree artigianali e commerciali.
- Piano di bilancio idrico

Comune di Chiesa in Valmalenco

T		
	•	Piano Territoriale d'Area orientato
		alla valorizzazione del patrimonio
		ambientale ed al governo delle
		opportunità economiche.

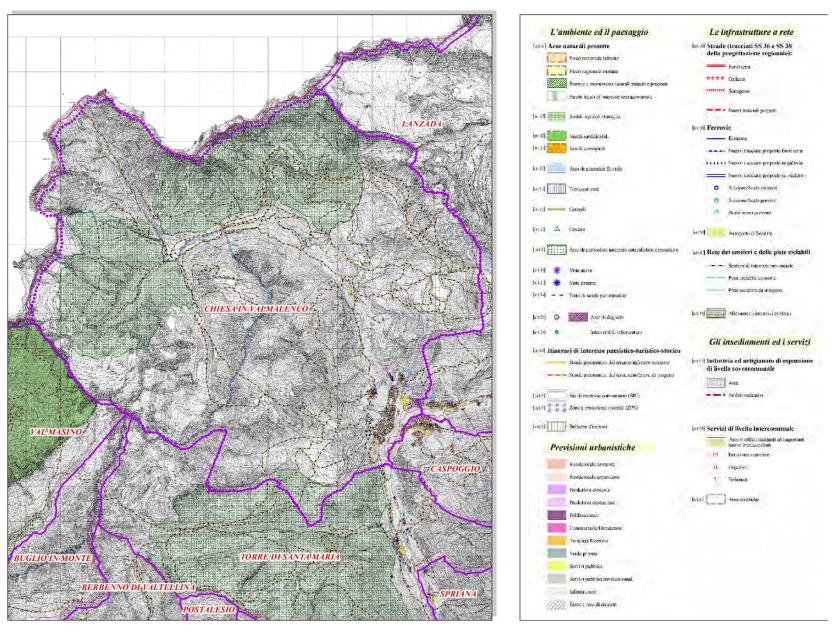


Figura 9.2 - Previsioni progettuali stregiche - Fonte PTCP



9.3 Coerenza con NATURA 2000

La rete ecologica europea "Natura 2000" è stata istituita con la Direttiva Habitat (Direttiva 92/43/CEE), si tratta di un complesso di siti caratterizzati dalla presenza di habitat e specie animali e vegetali, di interesse comunitario la cui funzione è quella di garantire la sopravvivenza a lungo termine della biodiversità presente sul continente europeo.

<u>La protezione delle aree deve avvenire "tenendo conto anche delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art.2).</u>

La Rete Natura 2000 è costituita da:

- Zone di Protezione Speciale (ZPS) Direttiva Uccelli;
- Siti di Importanza Comunitaria (SIC) Direttiva Habitat;
- Zone Speciali di Conservazione (ZSC) Siti di Importanza Comunitaria.

In Italia sono stati individuati 2637 siti afferenti alla Rete Natura 2000. Nello specifico sono stati individuati 2358 Siti di Importanza Comunitaria (SIC), così suddivisi:

- 2297 Zone Speciali di Conservazione (ZSC);
- 636 Zone di Protezione Speciale (ZPS) delle quali 357 sono di tipo C (coincidono con SIC/ZSC)

Nel territorio del Comune di Chiesa in Valmalenco è stato individuato il SIC/ZPS (IT2040017 "Disgrazia – Sissone") mentre altri due confinano con il territorio comunale (SIC Val di Mello-Pedra rossa e SIC/ZPS Monte di Scerscen – Ghiacciaio di Scerscen – Monte Motta) quest'ultimi non vengono analizzati dal presente studio in quanto sono distanti dall'area di influenza del PUT di Chiesa in Valmalenco.



Il SIC/ZPS "Disgrazia-Sissone" è stato riconosciuto dalla Comunità Europea come Sito di Importanza Comunitaria nel 2003 e nel 2007 la Regione Lombardia ha riconosciuto il SIC anche come Zona di Protezione Speciale affidando la gestione alla Provincia di Sondrio.

Il sito "Disgrazia-Sissone" appartiene alla regione biogeografica alpina secondo la Direttiva Habitat e alla tipologia "Ambienti forestali alpini" e "Ambienti aperti alpini" secondo la Direttiva Uccelli.

Il sito ha un'estensione di circa 3000 ettari, si trova nella parte alta della Valmalenco a monte della conca di Chiareggio, e comprende la Val Sissone e la Val Ventina. L'importanza del SIC/ZPS consiste nella prevalenza di tipologie di habitat proprie dell'ambiente alpino di alta quota (ghiacciai, pareti rocciose ghiaioni silicei) e della presenza di boschi a larice e cembro, che rappresenta un habitat raro in ambito regionale e proprio delle valli più continentali.

Per quanto riguarda la fauna nel sito sono state individuate 91 specie di invertebrati appartenenti alla classe degli insetti e degli aracnidi, le presenze ittiche sono ascrivibili ai salmonidi, l'unica specie di anfibio rinvenuta è la Rana tempora ria, sono stati individuate 9 specie di uccelli (tra cui la Pernice bianca, il Gallo Forcello, la Coturnice, il Francolino di monte), per quanto riguarda i chirotteri ne sono state identificate 3 specie differenti, per gli ungulati 4 specie (cervo, capriolo, camoscio e stambecco).

Il territorio del SIC/ZPS è contraddistinto da un grado di urbanizzazione pressoché nullo e, per le sue caratteristiche fisiche e morfologiche, poco si presta alla costruzione di nuovi insediamenti, le uniche minacce potrebbero provenire dalla realizzazione di nuove strade forestali o di servizio alle infrastrutture esistenti (rifugi, baite, malghe), piste da sci (fondo) e di captazione d'acqua per usi civili o pastorali (abbeveratoi, acquedotti per baite).

Nel SIC/ZPS sono presenti le seguenti attività antropiche:

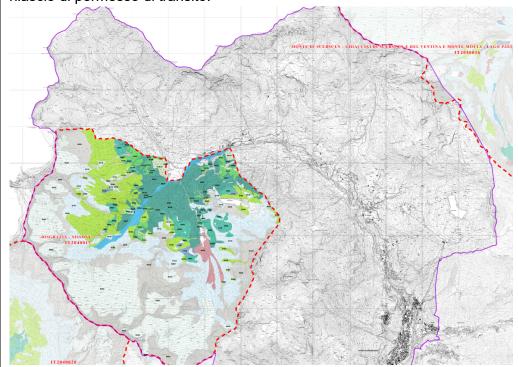
- Turismo
- Attività agro-silvo-pastorali
- Impianti idroelettrici
- Caccia e pesca.

In prossimità dei confini del SIC/ZPS, in località Chiareggio, sono localizzate diverse strutture ricettive e numerosi parcheggi per far fronte al notevole afflusso di turisti nella stagione estiva interessato ai vari percorsi e sentieri che questo territorio offre. Il flusso turistico, per lo più concentrato nel periodo estivo, può rappresentare una minaccia se non ben regolamentato:

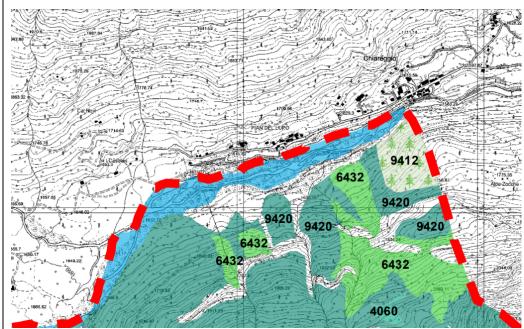
- Disturbo alla fauna selvatica
- Raccolta di specie rare per scopi ornamentali
- Raccolta eccessiva di piante officinali per usi curativi e/o liquoristici
- Transito di cicli e motocicli al di fuori dei sentieri
- Calpestio ed erosione di cotica erbosa
- Raccolta eccessiva di frutti del sottobosco
- Taglio indiscriminato e non controllato di legna, incendi.



La circolazione delle auto risulta sostanzialmente circoscritta al tratto di strada sterrata che collega Chiareggio a Forbesina ed è percorribile solo a seguito del rilascio di permesso di transito.



SIC/ZPS "DISGRAZIA - SISSONE" - Fonte: Piano di Governo del Territorio



SIC/ZPS "DISGRAZIA – SISSONE" particolare confine Nord - Fonte: Piano di Governo del Territorio



A tutela della Rete Natura 2000 dal degrado o da perturbazioni esterne che potrebbero avere ripercussioni negative sui siti che la costituiscono è stata istituita la procedura di Valutazione di Incidenza. Devono essere sottoposti a tale procedura i P/P, progetti, interventi, attività che anche se non direttamente connessi e necessari alla gestione dei siti, possono avere incidenze significative su di essi.

Per quanto riguarda il PUT del Comune di Chiesa in Valmalenco non sono presenti proposte che potrebbero provocare delle influenze negative dirette e indirette al sito di Natura 2000, al contrario il Piano propone interventi di cui il SIC/ZSC "Disgrazia-Sissone" potrà beneficiare in quanto il PUT persegue obiettivi di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini attraverso interventi volti a ridurre l'inquinamento ambientale, e nello specifico l'inquinamento atmosferico ed acustico generato dal traffico veicolare; le azioni previste per attuare tale obiettivo prevedono a disincentivare l'uso dell'auto privata (in particolar modo nel periodo di alta stagione turistica) per raggiungere i siti di maggior attrazione turistica, che coincidono con i siti di maggior pregio paesaggistico ed ambientale, a favore del trasporto pubblico su gomma e creando condizioni che consentano spostamenti sicuri in bicicletta.

In particolar modo per la salvaguardia dell'area di Chiareggio (a ridosso del perimetro del SIC/ZSC considerato) viene proposta l'introduzione di una ZTL a pagamento, con varco elettronico (già attuato in via sperimentale durante la stagione estiva 2021) atto a disincentivare l'uso dell'auto privata. La proposta (da attuare attraverso due scenari uno di breve periodo ed uno di medio-lungo periodo) è correlata alla proposta di realizzazione di una nuova area di sosta più a valle, ad una nuova regolamentazione tariffaria della sosta graduata in base alla distanza dalle località di maggior interesse e da un sistema di trasporto pubblico a navetta per il collegamento del centro abitato e dei parcheggi più a valle con il centro di Chiareggio e delle altre località turistiche.

Per tanto gli effetti sull'ambiente confinanti con il sito Natura 2000, precedentemente analizzato, derivanti dall'attuazione del PUT possono ritenersi sostenibili.

OBIETTIVI	AZIONE	COERENZA
Conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio. Riduzione del disturbo antropico nelle aree sensibili		



 Incentivazioni Programmi di monitoraggio e/o ricerca (es. monitoraggio delle popolazioni di specie rare 	
vegetali ed animali) - Programmi didattici (es. segnaletica informativa, educazione ambientale, formazione del personale)	

9.4 Coerenza con RER

Altro strumento di programmazione o pianificazione regionale è il RER, Rete ecologica Regionale

	OBIETTIVI	COERENZA
RER	La Rete Ecologica Regionale è istituita al fine di connettere le aree connotate da una maggiore presenza di naturalità. Si tratta di una infrastruttura prioritaria volta alla tutela e alla salvaguardia delle rilevanze esistenti, alla loro valorizzazione e consolidamento. Si pone come obiettivo la ricostruzione e l'incremento del patrimonio naturalistico. La RER si poggia principalmente sul sistema delle aree protette regionali e sui siti Rete Natura 2000.	

9.5 ANALISI DI COERENZA DEL PIANO - PGT

Per quanto riguarda la programmazione comunale il PUT di seguito si analizza la coerenza con il PGT

PGT	Il Piano di Governo del Territorio (PGT), ai sensi della L.R. 45/2005 ha il compito di definire l'assetto dell'intero territorio comunale, di esplicitare obiettivi generali e definire azioni che si possono attivare per conseguire le strategie che ci si propone di raggiungere; esso si articola in tre atti: Documento di Piano, Documento delle Regole, Piano dei Servizi.			
	OBIETTIVI	AZIONI	COERENZA	
Documento di Piano	Tutelare e valorizzare l'ambiente del territorio a livello ecologico e migliorare le funzioni urbanistiche sia in termini di aumento della qualità della vita residenziale e turistica, sia di integrazione di		L'	



	nuove funzioni con quelle residenziali		
	Valorizzare il sistema		
	paesaggistico ed ambientale.		
	Dare Chiesa un ruolo prioritario		
	nei confronti della Valmalenco e		
	del capoluogo di provincia.		Γ
	Migliorare i collegamenti,		لك
	valorizzare il sistema boschivo-		
	forestale, incrementare i servizi		
	turistici ai diversi livelli.		
	Preservare il patrimonio		
	dell'edilizia storica.		
	Tutelare e valorizzare il territorio		
	urbanizzato		
	Migliorare le funzioni urbane.		
	Integrare il sistema dei servizi e	Predisporre un piano del	
	definire il ruolo delle infrastrutture. Migliorare i collegamenti	traffico preciso, dettagliato, anche nella segnaletica,	Λ
	Migliorare i collegamenti intercomunali e con le frazioni.	anche nella segnaletica, stagionalmente articolato	
	Proporre itinerari turistici pedonali.	sulla base dei flussi turistici,	
	Recuperare gli edifici dismessi per	con le previsioni dei sensi	
	nuove funzioni sociali e turistiche	unici, delle ZTL e delle aree	
		pedonali.	
	Tutelare e sviluppare le attività	-	
	economiche in particolare quelle		n/\
	legate all' Agricoltura,		LL_3
	all'Artigianato, al Terziario e al		
	Turismo.		
	Equità di Piano e compensazioni.		
	OBIETTIVI	AZIONI	COERENZA
	Definire gli ambiti del tessuto		
ole	urbano consolidato.		
je g	Indicare gli immobili assoggettati a		
0	tutela in base alla normativ statale		
Piano delle Regole	e regionale.		
0	Indicare le aree e gli edifici a		
ian Ian	rischio di compromissione o		
Δ.	degrado e a rischio di incidente		
	rilevante.		



	Individuare le aree destinate all'agricoltura, le aree di valore paesaggistico-ambientale ed ecologiche, le aree non soggette a trasformazione urbanistica.	
	Verificare la dotazione complessiva dei servizi pubblici,	_
	definire le strutture lineari come strade, piste ciclabili, sentieristica e verificare il sistema della viabilità e dei parcheggi.	
i Servizi	Definire il sistema del verde integrando e collegando gli spazi attrezzati con le aree di elevato valore ecologico e le aree riservate alla produzione agricola.	
Piano dei Servizi	Verificare la corrispondenza dell'offerta dei servizi con l'esigenza degli utenti.	ß



Obiettivo coerente con il PUT

Obiettivo che non compete al PUT

Si può pertanto concludere che l'incidenza del PUT con il Piano di gestione nel complesso sia POSITIVA in maniera significativa. (*Figura 9.3*)

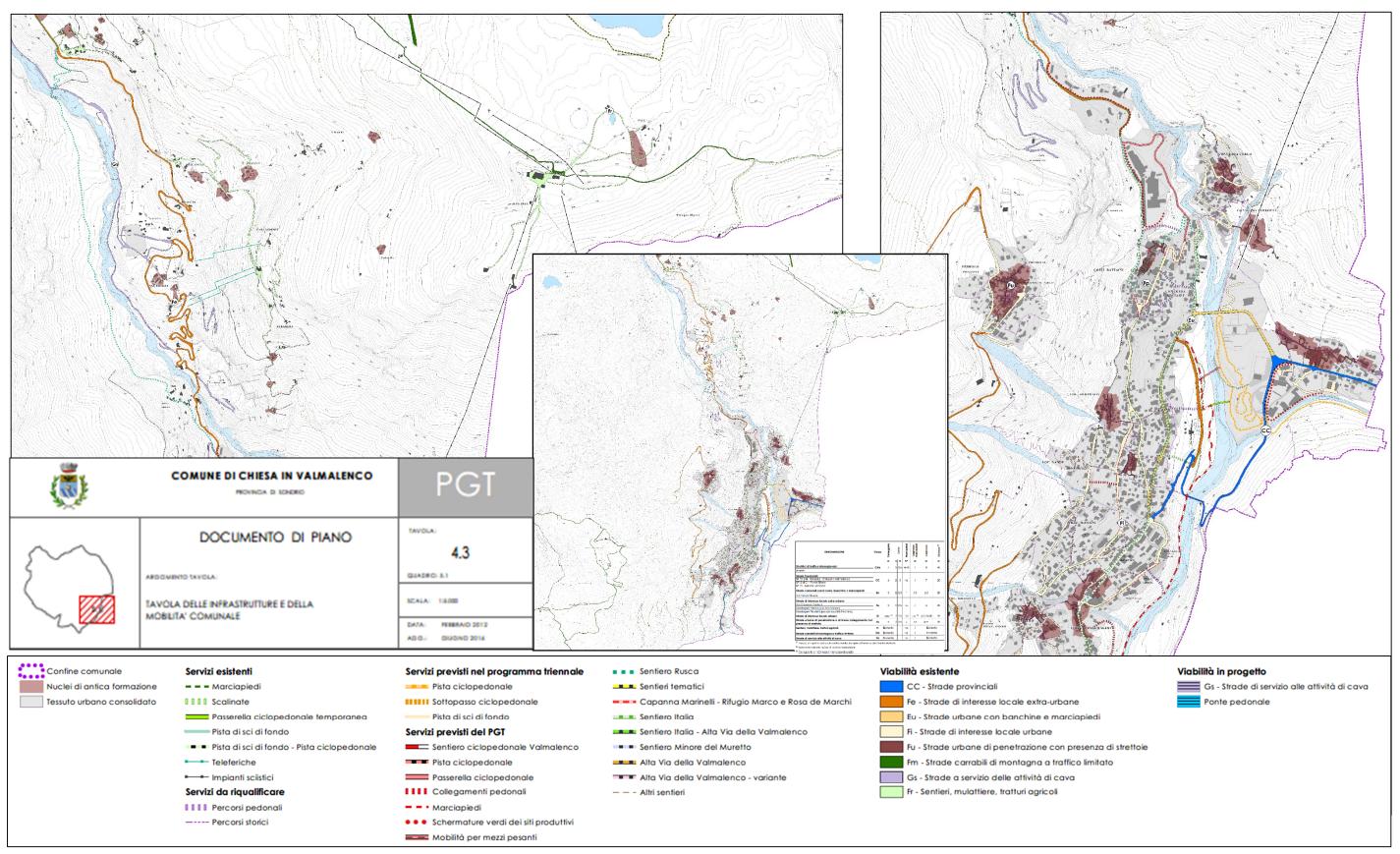


Figura 9.3 - Infrastrutture della mobilità comunale – Fonte: Piano di Governo del Territorio – Documento di Piano - Anno 2014



10 ANALISI DI COERENZA INTERNA

Nel presente capitolo verrà effettuata la valutazione di coerenza interna per verificate la congruenza fra gli obiettivi generali del Piano del Traffico e le azioni che lo attuano.

La verifica ha lo scopo di mettere in luce eventuali incoerenze tra obiettivi ed azioni che potrebbero insorgere durante il percorso di progettazione degli interventi.

Gli obiettivi generali del Piano Urbano del Traffico sono:

- Sostegno alla mobilità ciclabile e pedonale;
- Riduzione della pressione del traffico e dell'incidentalità;
- Ottimizzazione della politica della sosta;
- Rilancio del trasporto pubblico;
- Riduzione dell'inquinamento da traffico;
- Riqualificazione ambientale.

Le azioni proposte dal PUT di Chiesa per raggiungere gli obiettivi generali sono:

- Classificazione funzionale della rete viaria;
- Fluidificazione e moderazione del traffico;
- Istituzione di Zone a Traffico Limitato per il controllo degli ingressi;
- Nuova regolamentazione della sosta;
- Riqualificazione del trasporto pubblico su gomma;
- Sviluppo di percorsi ciclopedonali sicuri.

Di seguito si riporta la matrice di verifica di correlazione tra gli obiettivi generali da raggiungere e le azioni proposte per il loro raggiungimento.

			A	ZIONI		
Coerenza azione/obiettivo OBIETTIVI	Classificazione funzionale della rete stradale	Fluidificazione e moderazione del traffico	Istituzione di ZTL	Nuova regolamentazione della sosta	Riqualificazione del trasporto pubblico su gomma	Sviluppo di percorsi ciclopedonali sicuri
Sostegno della mobilità	C ft	4 2 1	<u></u>	2 2 0	<u>п</u>	
Sostegno della mobilità alternativa individuale e collettiva		\odot	\odot		\odot	
Riduzione della pressione del traffico e dell'incidentalità	\odot	\odot	\odot	\odot	<u></u>	\odot
Ottimizzazione della politica dei parcheggi		\odot	\odot	\odot		
Rilancio del trasporto pubblico		\odot	\odot		\odot	
Riduzione dell'inquinamento da traffico	\odot	\odot	\odot	\odot	\odot	\odot
Riqualificazione ambientale		\odot	\odot			\odot



Non si ravvisano discordanze tra azioni ed obiettivi, il Piano Urbano del Traffico risulta quindi coerente nelle sue proposte.

Per quanto riguarda la valutazione dei criteri di sostenibilità previsti dal PUT in esame vengono riportati i dieci criteri contenuti all'interno del "Manuale per la valutazione ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'Unione Europea" e che l'UE ha indicato ai fini di perseguire lo sviluppo sostenibile.

Con la tabella che segue si è cercato di mettere in evidenza le interazioni esistenti tra gli obiettivi e le azioni del PUT con i criteri di compatibilità ambientale.

Criteri di compatibilità	Tematica di riferimento	Compatibilità
Riduzione dell'impiego di risorse non rinnovabili	SVILUPPO SOSTENIBILE	Ľ
Impiego di risorse rinnovabili nei limiti di rigenerazione		Ľ.
Uso e gestione corretta, dal punto di vista ambientale, delle sostanze e dei rifiuti pericolosi/inquinanti	RIFIUTI	_
Conservazione e miglioramento dello stato della flora e della fauna selvatiche, degli habitat e dei paesaggi	FLORA, FAUNA E BIODIVERSITA'	
Conservazione e miglioramento della qualità dei suoli e delle risorse idriche	ACQUA	
Conservazione e miglioramento delle risorse storiche e culturali	QUALITÀ URBANA	
Conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	QUALITÀ URBANA	Ľ,
Protezione dell'atmosfera	ARIA E CAMBIAMENTI CLIMATICI	ß
Sensibilizzazione alle problematiche ambientali, sviluppo dell'istruzione e della formazione in campo ambientale	SVILUPPO SOSTENIBILE	_
Promozione della partecipazione del pubblico alle decisioni che comportano uno sviluppo sostenibile	SVILUPPO SOSTENIBILE	Ľ Ľ
Prevenire, contenere e abbattere l'inquinamento acustico	RUMORE	



Obiettivo coerente con il PUT

Obiettivo che non compete al PUT

I temi trattati dal PUT possono ritenersi SOSTENIBILI in quanto mirano al miglioramento della qualità dell'ambiente intervenendo nello specifico al miglioramento della qualità dell'aria, alla



riduzione dell'inquinamento acustico, all'impiego delle risorse rinnovabili, allo sviluppo di forme di mobilità sostenibile. Inoltre, il PUT persegue obiettivi di tutela della salute e della sicurezza degli utenti della strada attraverso interventi atti a mitigare gli effetti negativi dovuti al traffico veicolare.

Il Piano propone infatti interventi atti a disincentivare l'uso del mezzo privato nelle località di maggior attrazione e a rendere più competitivo l'utilizzo del trasporto pubblico su gomma rispetto all'auto di proprietà, anche attraverso la riorganizzazione tariffaria della sosta e all'istituzione della ZTL per il controllo degli accessi a Chiareggio.

Le proposte contenute nel Piano mirano soprattutto a ridurre la congestioni del traffico in direzione di Chiareggio nel periodo estivo, periodo di massima attrazione turistica, mirano ad incentivare l'uso del trasporto collettivo rendendolo più attrattivo con la riorganizzazione delle corse e delle frequenze, mirano a rendere più svantaggioso l'uso dell'auto privata per raggiungere Chiareggio attraverso una riorganizzazione tariffaria graduata della sosta che rende più vantaggioso parcheggiare il proprio veicolo a valle, mirano a ridurre gli accessi con i veicoli privati attraverso l'ingresso controllato a pagamento da Sabbionaggio a Chiareggio rivolto in particolar modo al "turismo mordi e fuggi". Gli interventi appena descritti, se attuati in concomitanza, potranno portare alla mitigazione degli effetti ambientali indotti dai flussi di traffico e determinare una complessiva riduzione delle emissioni in atmosfera. Gli interventi proposti appena descritti e l'istallazione di pannelli informativi per indirizzare gli utenti nelle aree di sosta con il numero maggiore di posti auto liberi avrà l'effetto di ridurre i tempi di spostamento (dovuti alla ricerca del parcheggio).

L'effetto complessivo dipenderà dalle tempistiche di realizzazione degli interventi e dalle risposte dei cittadini e dei turisti ai nuovi assetti ma la sperimentazione della ZTL di Chiareggio nell'estate del 2021 ha dato risultati che fanno ben sperare.

Una volta realizzati gli interventi è fondamentale prevedere una fase di monitoraggio per poter quantificare la bontà delle soluzioni adottate.



11 VALUTAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI DEL PIANO

Vengono analizzate di seguito le componenti ambientali su cui le azioni del PUT potrebbero generare effetti, ovvero "Aria e atmosfera", "Rumore" ed "Energia", "Popolazione e salute umana", dovuti soprattutto al traffico veicolare.

OBIETTIVO	AZIONI DI PIANO	POSSIBILI EFFETTI
Fluidificazione e moderazione del traffico, regole d'uso ed interventi sulla geometria delle strade – nuovo assetto della circolazione del Centro.	 Realizzazione di ambiti e percorsi a precedenza pedonale e ciclabili volti ad incentivare e mettere in sicurezza la mobilità debole (pedoni e ciclisti) e a disincentivare l'uso dell'autovettura; Interventi di messa in sicurezza e fluidificazione di determinate strade e di specifiche intersezioni. Modifica ed introduzione di sensi unici per decongestionare il traffico di attraversamento del centro e per migliorare la mobilità interna e per recuperare spazi per la sosta e per la realizzazione di adeguati marciapiedi. 	 Regimi di marcia più fluidi, minori tempi di percorrenza, minori consumi energetici, minori emissioni di fattori inquinanti. Miglioramento dei percorsi pedonali e ciclabili riducono la scelta dell'auto privata per brevi spostamenti con evidenti effetti positivi sulla congestione del traffico, sulla qualità dell'aria e sul clima acustico. Riduzione della velocità, aumento della sicurezza pedonale.
Istituzione della ZTL	 Introduzione del varco elettronico a pagamento per l'accesso controllato a Chiareggio nel periodo di massima attrazione turistica. Realizzazione di nuove aree di sosta Nuova regolamentazione tariffaria graduata Sistema di trasporto pubblico eco sostenibile al servizio del collegamento tra i parcheggi più a valle e Chiareggio. 	 Incentivo alla mobilità non motorizzata. Effetti positivi sulla qualità dell'aria dovuti principalmente alla riduzione dei flussi veicolari. Miglioramento della vivibilità dei luoghi. Riappropriazione da parte dei pedoni di spazi per la marcia. Introiti da utilizzare per la realizzazione di uno scenario di intervento più ampio che riguardi anche



		la realizzazione di nuove aree di sosta a valle delle aree di maggiore attrazione e riorganizzazione del trasporto pubblico anche attraverso l'istituzione di un servizio navetta eco sostenibile.
Nuova regolamentazione della sosta e politica tariffaria	 Recupero di nuove posti auto soprattutto per il periodo di maggior attrazione turistica. Tariffazione della sosta graduata in base alla distanza dalle località di maggiore attrazione. Attivazione di sistema di indirizzamento ai parcheggi con pannelli variabili. 	 Riduzione dei flussi di traffico nelle aree di massimo interesse paesaggistico ed ambientale Riduzione dei giri a vuoto per la ricerca del posto auto. Disincentivazione dell'uso dell'auto privata a favore di una modalità alternativa più sostenibile per l'ultimo miglio. Riduzione dell'inquinamento acustico. Effetti positivi sulla qualità dell'aria dovuti principalmente alla riduzione dei flussi veicolari.
Riqualificazione del trasporto pubblico su gomma	 Miglioramento del servizio ed estensione delle corse verso le località di maggior attrazione turistica. Interventi sulle fermate 	 Favorire l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico e collettivo costituisce un'azione con effetti positivi sull'ambiente e sulla qualità dell'aria. Maggiore sicurezza dell'utenza del mezzo di trasporto pubblico

Nel complesso le proposte del Piano Urbano del Traffico si prevede che generino effetti ambientali positivi sull'ambiente e sul territorio del Comune di Chiesa in Valmalenco, oltre a ripercussioni positive sulla salute umana e sulla qualità della vita degli abitanti. Gli effetti positivi porteranno ad un miglioramento:



ARIA E ATMOSFERA	 Miglioramento della qualità dell'aria per effetto degli interventi di fluidificazione, controllo e moderazione del traffico. Minori emissioni dovute al potenziale maggiore ricorso alla mobilità alternativa rispetto al veicolo privato. Minori emissioni dovute alla riduzione dei giri a vuoto alla ricerca del posto auto libero.
RUMORE	 Miglioramento del clima acustico per effetto della riduzione dei flussi e delle velocità del traffico Miglioramento del clima acustico per effetto del potenziale maggiore ricorso alla mobilità ciclopedonale Miglioramento del clima acustico per effetto della riduzione dei giri a vuoto alla ricerca del posto auto libero.
ENERGIA	 Diminuzione dei consumi di carburante per effetto degli interventi di fluidificazione del traffico. Minori consumi energetici dovuti al potenziale maggiore ricorso alla mobilità ciclopedonale Minori consumi dovuti alla riduzione dei giri a vuoto alla ricerca del posto auto libero.
POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	 Miglioramento della sicurezza stradale e riduzione del rischio e delle conseguenze di incidenti stradali. Riappropriazione da parte della mobilità dolce di spazi pubblici ed innalzamento della qualità della vita.

La tabella che segue riporta gli effetti del PUT in rapporto ai criteri contenuti nell'Allegato II della diretttiva_2001/42/CE per stabilire l'assoggettabilità alla VAS del Piano stesso.

CRITERIO DI VALUTAZIONE	EFFETTI
Caratteristiche del Piano o Programma	 II PUT di Chiesa in Valmalenco non stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse. II PUT non influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati.



sviluppo sostenibile. Il PUT mira ad avere effetti positivi sull'ambiente e a risolvere eventuali criticità esistenti. Il PUT non ha alcuna rilevanza per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (esempio nessuna connessione a P/P per la gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area pi più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		II PUT mira, nelle sue previsioni, ad uno
Il PUT mira ad avere effetti positivi sull'ambiente e a risolvere eventuali criticità esistenti. Il PUT non ha alcuna rilevanza per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (esempio nessuna connessione a P/P per la gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gii effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
sull'ambiente e a risolvere eventuali criticità esistenti. Il PUT non ha alcuna rilevanza per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (esempio nessuna connessione a P/P per la gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Natura transfrontaliera degli effetti Gii effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		• •
Il PUT non ha alcuna rilevanza per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (esempio nessuna connessione a P/P per la gestione dei riffuti o alla protezione delle acque) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gii effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (esempio nessuna connessione a P/P per la gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si rittene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		criticità esistenti.
nel settore dell'ambiente (esempio nessuna connessione a P/P per la gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti e l'I PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		II PUT non ha alcuna rilevanza per
nessuna connessione a P/P per la gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque) Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		l'attuazione della normativa comunitaria
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti • Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		nel settore dell'ambiente (esempio
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti • II PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti Il PUT è finalizzato a conseguire nel rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti e Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
rispetto dei valori ambientali la riduzione della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
della pressione del traffico, il sostegno alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto	•	
alla mobilità dolce, l'ottimizzazione della politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto	degli effetti	•
politica dei parcheggi, il rilancio del trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		-
trasporto pubblico su gomma, la riduzione dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
dell'incidentalità, la riduzione dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. • La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
dell'inquinamento ambientale dovuto al traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
traffico veicolare e la riqualificazione ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
ambientale. La probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
reversibilità degli effetti dipendono dall'applicazione contemporanea di tutte le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		La probabilità. durata. freguenza e
le misure proposte, dal controllo del rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. • Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
rispetto delle regole, dal monitoraggio per mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		dall'applicazione contemporanea di tutte
mitigare l'eventuale comparsa di criticità. Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		le misure proposte, dal controllo del
Il limitato consumo di suolo determinato dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		rispetto delle regole, dal monitoraggio per
dalla realizzazione del nuovo parcheggio a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		mitigare l'eventuale comparsa di criticità.
a Sabbionaccio sarà compensato dalla qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
qualità ambientale degli interventi e dal loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
loro miglior inserimento paesaggistico (piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
(piantumazione arboree per separare gli stalli) Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
Carattere cumulativo degli effetti Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
Carattere cumulativo degli effetti • Non si prevedono effetti negativi sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
sull'ambiente per cui si ritiene che il Piano a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto	Carattere cumulativo degli effetti	,
a regime non determini particolari situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto	Carattore carnalative degil effetti	,
situazioni di criticità. Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		•
Natura transfrontaliera degli effetti • Gli effetti positivi delle azioni del PUT sulla qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
qualità dell'aria possono avere ricadute anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto	Natura transfrontaliera degli effetti	
anche in un'area più ampia di quella locale dovuta all'utilizzo del trasporto	<u> </u>	
locale dovuta all'utilizzo del trasporto		
·		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
pubblico su gomma per tragitti a lunga		pubblico su gomma per tragitti a lunga
percorrenza per raggiungere le località di		percorrenza per raggiungere le località di



	maggior attrazione site nel territorio comunale, in particolare per il turismo "mordi e fuggi" del fine settimana.
Rischi per la salute umana o per l'ambiente	Gli effetti delle previsioni del PUT non comportano particolari rischi per la salute umana e per l'ambiente.
Entità ed estensione nello spazio degli effetti	L'entità ed estensione degli effetti si può considerare principalmente locale e non genera situazioni di criticità per l'ambiente e per la salute umana.
Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe	Gli interventi proposti dal PUT mirano
essere interessata a causa:	principalmente a:
 Delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, Del superamento dei livelli di qualità 	 L'istituzione di ZTL per il controllo degli accessi in località di particolar pregio ambientale/paesaggistico (Chiareggio) e
ambientale o dei valori limiteDell'utilizzo intensivo del suolo	Zone a 30 km/h per consentire la promiscuità in sicurezza tra la viabilità motorizzata e la viabilità dolce.
	 Riduzione dei flussi veicolari e delle velocità che determina una riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera. Dalle analisi dei dati riferiti alle condizioni dell'aria e alle sostanze inquinanti nell'arco di un anno, (dati INEMAR e ARPA LOMBARDIA) non si sono evidenziate particolari criticità relative al superamento dei livelli di qualità ambientale e dei valori limite, per cui non si prevedono effetti dovuti all'attuazione delle proposte di Piano che possano determinare variazioni consistenti da determinare il superamento dei valori e dei limiti di legge Il Piano non prevede l'uso del suolo se non per la realizzazione di un'area di sosta contenuta in uno spazio attualmente sterrato e non utilizzato a Sabbionaccio. Gli effetti positivi che si attendono da questa realizzazione, la riduzione del flusso veicolare verso Chiareggio, la riduzione della sosta in spazi non consentiti e la riduzione di emissioni inquinanti nell'aria, compensano del tutto l'uso limitato del suolo.



Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Le azioni previste dal PUT non interferiscono con i Siti appartenenti a Rete Natura 2000 o altre categorie di aree protette presenti nel contesto del territorio di Chiesa. Gli interventi potrebbero avere effetti positivi sia per il miglioramento dell'aria e del rumore soprattutto nel periodo di massima affluenza turistica per le località di massima attrazione paesaggistica ed ambientale.

12 CONCLUSIONI

Il PUT è uno strumento di pianificazione con la durata limitata di 2 anni che non prevede pertanto alcun intervento strutturale ma soltanto una serie di provvedimenti normativi come, ad esempio, la regolamentazione degli accessi ad aree di particolar pregio ambientale, la realizzazione di nuove aree di sosta a raso, interventi di moderazione e messa in sicurezza della viabilità, modifica dei sensi di circolazione, riorganizzazione del trasporto pubblico su gomma.

Alla luce di quanto esposto e valutato il PUT non prevede interventi in contrasto con il quadro normativo e programmatico sovraordinato, al contempo gli interventi proposti non determinano in prima analisi impatti significativi sull'ambiente se non migliorativi.

Dal processo di coerenza esterna del PUT con i Piani comunitari, nazionali, regionali e comunali non emergono particolari criticità e per quanto riguarda la coerenza interna del PUT si evidenzia una sostanziale compatibilità con l'ambiente e, contemporaneamente, con le necessità economiche e sociali della comunità di Chiesa in Valmalenco che basa la gran parte della sua economia sulle attività turistiche.