

COMUNE DI MILANO
S PIANIFICAZIONE E P
PG 183857/2013
Del 11/03/2013
DIRETTORE DI SETTORE
(S) DIRETTORE DI SETTORE
11/03/2013

Milano



Comune
di Milano

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott.ssa Illeana Musicò)

AREA TERRITORIO
DIREZIONE CENTRALE MOBILITA' TRASPORTI, AMBIENTE
SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
MOBILITA' E TRASPORTO PUBBLICO

ADOZIONE DEFINITIVA DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE
DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) DEL COMUNE DI MILANO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

DICHIARAZIONE DI SINTESI FINALE

ai sensi dell'art. 9, Direttiva 2001/42/CE, del punto 5.16, D.C.R. 13 Marzo 2007. n.
8/0351 e del punto 6.10, allegato 1a, della D.G.R. 10 novembre 2010, n.9/761

SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA'
E TRASPORTO PUBBLICO

Allegato alla proposta di Deliberazione n. 692

Composto da n. 24.....pagine

Il Direttore del Settore
Ing. Stefano Riazzola

COPIA

SETTORE

ALLEGATO 9

Milano, 11/03/2013

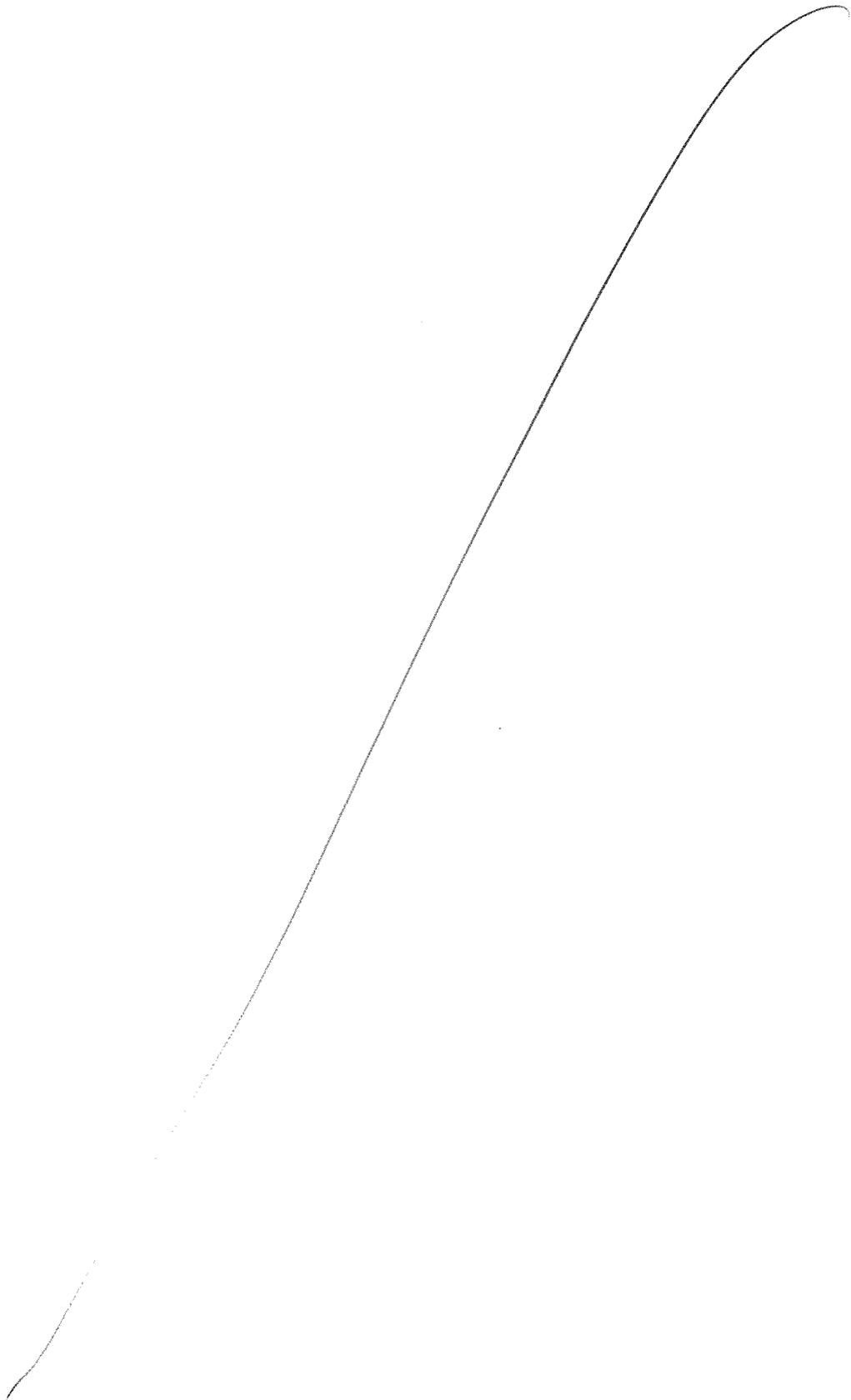
INDICE

1.	PREMESSA	5
2.	INTEGRAZIONE TRA PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE AMBIENTALE.....	6
3.	SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE.....	7
4.	SOGGETTI COINVOLTI, INFORMAZIONI CIRCA LE CONSULTAZIONI E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO	11
5.	CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO DEL PGTU	13
6.	MODALITA' DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI E CONSIDERAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE.....	15
7.	OSSERVAZIONI PERVENUTE E PARERE MOTIVATO	18
8.	MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO.....	21

ALLEGATO 1 – PRIMA CONFERENZA DI VALUTAZIONE VAS 5 OTTOBRE 2012 - VERBALE

ALLEGATO 2 - CONFERENZA DI VALUTAZIONE FINALE VAS 20 DICEMBRE 2012 - VERBALE

ALLEGATO 3 - FORUM PUBBLICO 20 DICEMBRE 2012 - VERBALE



1. PREMESSA

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.) del Comune di Milano è stata condotta secondo le disposizioni della Direttiva 2001/42/CE, del D. Lgs. n° 152 del 3 aprile 2006 ("Testo unico ambientale") così come modificato dal D.Lgs n° 128 del 29 giugno 2010, applicando inoltre i contenuti della D.C.R. VII/351 del 13 marzo 2007 "Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi" e della D.G.R. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 (allegato 1a – modello generale), così come integrata e modificata dalla D.G.R. VIII/10971 del 30 dicembre 2009 e dalla D.G.R. IX/761 del 10 novembre 2010.

La Direttiva 2001/42/CE, recepita nel corpus normativo nazionale, stabilisce, all'art. 9, che nel momento dell'adozione di un piano o programma, le autorità competenti in materia ambientale ed il pubblico siano informati della decisione e venga messo a loro disposizione, oltre al Piano/Programma adottato, anche una Dichiarazione di Sintesi in cui si illustri il percorso di valutazione effettuato, evidenziando, in particolare, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel Piano o Programma, come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e delle consultazioni condotte sul Piano o Programma stesso.

E' altresì previsto che vengano messe a disposizione dei soggetti di cui al punto precedente, le misure adottate in merito al monitoraggio degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del Piano/Programma.

Gli "Indirizzi Generali per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi", approvati dal Consiglio Regionale della Lombardia con Deliberazione del 13 marzo 2007 n. VII/351, specificano, inoltre, che l'Autorità procedente, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS, provvede a predisporre la "Dichiarazione di Sintesi" nella fase sia di adozione sia in quella di approvazione del Piano/Programma.

Con riferimento ai criteri operativi deliberati dalla Giunta Regionale, di cui alla DGR n.VII/6420 del 27 dicembre 2007 e s.m.i. (Allegato scheda H), nella Dichiarazione di Sintesi l'Autorità procedente:

- riepiloga sinteticamente il processo integrato del Piano e della valutazione;
- elenca i soggetti coinvolti e fornisce informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico;
- illustra le alternative/strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di Piano;
- dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale;
- dà informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi;
- dichiara come si è tenuto conto del Parere Motivato;
- descrive le misure previste in merito al monitoraggio.

Il presente elaborato costituisce, pertanto, la Dichiarazione di Sintesi Finale del processo di Valutazione Ambientale Strategica finalizzata all'adozione definitiva dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Milano.

Per la costruzione del documento si è fatto riferimento all'elaborato inerente lo Stato di Attuazione e Aggiornamento del P.G.T.U. ed al relativo Rapporto Ambientale, predisposti per il processo di pianificazione e messi a disposizione sul sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia (SIVAS), oltre che alla documentazione relativa a verbali di consultazioni e conferenze predisposte nel percorso di partecipazione, nonché a pareri, osservazioni e controdeduzioni già parti integranti del Parere Motivato e del Parere Motivato Finale.

2. INTEGRAZIONE TRA PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

La normativa esistente, a partire dalla Direttiva europea, sottolinea chiaramente la necessità di integrare la VAS nel percorso di pianificazione.

La VAS deve essere attivata fin dalle prime fasi del processo decisionale, nel momento in cui si raccolgono le proposte dagli attori sul territorio e si avvia il dibattito per arrivare, confrontando le alternative, alle prime scelte strategiche sull'assetto da dare al Piano. La VAS deve, quindi, accompagnare tutto il percorso di formulazione, dibattito e adozione/approvazione del Piano, estendendosi anche alle fasi di attuazione e gestione, con la previsione e la realizzazione del programma di monitoraggio.

L'integrazione tra percorso di VAS e processo decisionale di Piano ha principalmente la finalità di portare a considerare in modo più sistematico gli obiettivi di sostenibilità ambientale all'interno del processo decisionale sul Piano e, in tal senso, il grado di integrazione raggiunto rappresenta esso stesso una misura del successo degli scopi della VAS. L'art 1 della Direttiva evidenzia che: "La presente direttiva ha l'obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile...".

La VAS della procedura di Aggiornamento del PGTU non è stata, quindi, semplicemente un elemento valutativo, ma si è integrata nel Piano e ne è diventata elemento costruttivo, gestionale e di controllo.

All'interno del processo di pianificazione, la VAS ha rivestito, pertanto, un ruolo fondamentale, individuando inizialmente i principi di sostenibilità d'interesse per l'aggiornamento del P.G.T.U. e riconoscendo i diversi condizionamenti alle differenti scale, al fine di fornire al Piano un complesso quadro di riferimento verso cui rapportarsi nella propria definizione e assumendo, successivamente, tali informazioni per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni proposte dallo stesso aggiornamento di Piano.

In tal senso la costruzione del Rapporto Ambientale ha contribuito ad una definizione dell'ambito di influenza del Piano e ad integrarne gli obiettivi in termini di sostenibilità ambientale.

La seconda parte del processo, più propriamente valutativo, ha verificato il grado di coerenza dell'Aggiornamento del P.G.T.U. con il sistema pianificatorio strategico, settoriale ed ambientale assunto come riferimento, analizzato la coerenza intrinseca tra obiettivi ed azioni del Piano, identificato i potenziali effetti attesi delle azioni di piano sulle componenti sociali ed ambientali alla luce degli scenari alternativi di aggiornamento del Piano stesso.

La costruzione del sistema di monitoraggio e del set degli indicatori di contesto, degli effetti ambientali di piano e di prestazione del processo consentirà infine di seguire nel tempo l'evoluzione dell'ambiente e l'attuazione del piano, in modo da intervenire retroattivamente qualora non si raggiungessero gli obiettivi previsti o nel caso che si manifestassero effetti inattesi o non previsti in fase di redazione dello strumento.

3. SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

L'ambito procedurale in cui è stata effettuata la Valutazione Ambientale Strategica è l'adozione/approvazione dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Milano sulla base del monitoraggio dello stato di Attuazione del piano stesso.

Con Determina Dirigenziale n 81/2012 dell'11.09.2012 del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, pubblicata all'Albo Pretorio Comunale, sul sito web del Comune e sul sito web regionale SIVAS, l'Amministrazione Comunale, ha reso noto l'avvio del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica relativa all'aggiornamento del P.G.T.U. e, contestualmente, ha individuato il Settore Politiche Ambientali, nella persona del Direttore, quale Autorità Competente per la VAS.

Mediante successiva determinazione del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico n°82/2012 del 12.09.2012 sono stati individuati, d'intesa con l'Autorità Competente:

- i Soggetti competenti in materia ambientale, da consultare obbligatoriamente;
- gli Enti territorialmente interessati, da consultare obbligatoriamente;
- i Soggetti funzionalmente interessati, da invitare alla Conferenza di Valutazione;
- i singoli settori del Pubblico interessati all'iter decisionale;
- le modalità di convocazione delle Conferenze di Valutazione;
- le modalità di informazione e partecipazione del pubblico, di diffusione, pubblicizzazione delle informazioni.

La procedura seguita nella valutazione del Documento di Piano si è attenuta e si atterrà allo schema procedurale proposto dalla Regione Lombardia tramite la D.G.R. IX/761 del 10 novembre 2010; in particolare, non essendo previsto un modello metodologico procedurale specifico per il PGTU, è stato scelto come riferimento il Modello Generale per la VAS di Piani e Programmi, di seguito riportato, in cui si delineano le seguenti fasi:

- **Fasi di preparazione ed orientamento (0-1):** mirata alla definizione degli orientamenti iniziali di Piano ed alla redazione del Rapporto Preliminare (documento di scoping) sulla base di una prima analisi di sostenibilità;
- **Fase di elaborazione e redazione (2):** a seguito della determinazione degli obiettivi generali, della definizione dell'ambito di influenza del Piano e dell'avvio del confronto con pubblico e soggetti interessati, culminante nella redazione del Piano e del Rapporto Ambientale;
- **Fase di adozione/approvazione (adozione definitiva) (3):** comprende la messa a disposizione degli elaborati di piano e di VAS, al fine di conseguire pareri, contributi, ed osservazioni in merito alle scelte effettuate;
- **Fase di attuazione e gestione (4):** a valle dell'approvazione (adozione definitiva) del Piano, comprende l'attuazione del Piano e la verifica periodica degli effetti delle azioni di piano tramite monitoraggio.

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

Fase del P/P	Processo di P/P	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0. 2 Incarico per la stesura del P/P P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0. 1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Orientamenti iniziali del P/P P1. 2 Definizione schema operativo P/P P1. 3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1. 1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P A1. 2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto A1. 3 Verifica della presenza di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
Conferenza di valutazione	avvio del confronto	
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2. 1 Determinazione obiettivi generali P2. 2 Costruzione scenario di riferimento e di P/P P2. 3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli P2. 4 Proposta di P/P	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale A2. 2 Analisi di coerenza esterna A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori A2.4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile A2. 5 Analisi di coerenza interna A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2. 7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto) A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
Conferenza di valutazione	<p>Valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale</p> <p>Valutazione di Incidenza (se prevista): acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta</p>	
PARERE MOTIVATO <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
Fase 3 Adozione Approvazione	3. 1 ADOZIONE - P/P - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi 3. 2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: P/P, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni. Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale. Pubblicazione sul BURL della decisione finale 3. 3 RACCOLTA OSSERVAZIONI 3. 4 Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.	
PARERE MOTIVATO FINALE <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
Aggiornamento degli atti del P/P in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni.		
3. 5 APPROVAZIONE - P/P - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi finale		
3. 6 Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione		
Fase 4 Attuazione gestione	P4. 1 Monitoraggio dell'attuazione P/P P4. 2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4. 3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4. 1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

Estratto da Allegato 1 D.G.R. IX/761 del 10 novembre 2010

In particolare, le attività sviluppate hanno seguito uno schema metodologico procedurale definito nel rispetto di quanto previsto dalla Direttiva Comunitaria e dalle linee d'indirizzo definite a livello regionale, di seguito riportato:

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

	Fase	Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
Preparazione	Avvio della procedura	Autorità procedente <i>Direttore Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico</i>	Avvio procedimento di aggiornamento PGTU D.D.G. n°1695 (PG 556456/2012)	6 settembre 2012
		Autorità competente <i>Direttore Settore Politiche Ambientali del Comune di Milano</i>	Avvio del procedimento di VAS e nomina dell'Autorità competente Determina dirigenziale n.81/2012 (PG 565724/2012)	11 settembre 2012
			Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territorialmente competenti; definizione delle modalità di partecipazione del pubblico Determina dirigenziale n.82/2012 (PG 569193/2012)	12 settembre 2012
Orientamento	Messa a disposizione mediante pubblicazione sul sito web del Comune, sito web SIVAS Regionale e presso gli uffici del Comune del Documento di Scoping Prima seduta della conferenza di valutazione	Autorità competente Autorità procedente Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio – AMAT (consulente incaricato)	Pubblicazione della documentazione	Da 24 settembre 2012 a 23 ottobre 2012
		<i>Soggetti competenti in materia ambientale</i>		
		<i>Enti territorialmente competenti</i> <i>Soggetti funzionalmente interessati</i>	Illustrazione e discussione del documento di indirizzo metodologico per l'aggiornamento del PGTU e del documento di scoping	5 ottobre 2012
Elaborazione e redazione	Incontri e istruttoria tecnica	<i>Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio – AMAT</i> <i>Comune di Milano</i> <i>Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico</i> <i>Settore Politiche Ambientali</i>	Redazione Aggiornamento PGTU Redazione Rapporto Ambientale	da ottobre a novembre 2012
Partecipazione alla fase di elaborazione	Messa a disposizione mediante pubblicazione sul sito web del Comune, sito web SIVAS regionale e presso gli uffici del Comune:	Autorità procedente Autorità competente	Pubblicazione della documentazione integrale	Da 21 novembre 2012 a 21 gennaio 2013

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

Fase	Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
- PGTU: stato di attuazione e aggiornamento - Rapporto Ambientale; - Sintesi non tecnica			
Seconda seduta della conferenza di valutazione	Autorità competente Autorità procedente Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio – AMAT <i>Soggetti competenti in materia ambientale</i> <i>Enti territorialmente competenti</i> <i>Soggetti funzionalmente interessati</i>	Illustrazione e discussione della proposta di Aggiornamento del PGTU e del Rapporto Ambientale	20 dicembre 2012
Forum pubblico	Autorità competente Autorità procedente Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio – AMAT <i>Pubblico interessato all'iter decisionale</i>	Illustrazione e discussione della proposta di Aggiornamento del PGTU e del Rapporto Ambientale	20 dicembre 2012
Attività istruttoria per proposta alla Giunta Comunale	Autorità competente Autorità procedente Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio – AMAT	Espressione Parere Motivato Redazione Dichiarazione di Sintesi	25 gennaio 2013 28 gennaio 2013
Adozione	Autorità procedente	Adozione atti di Piano e di VAS (DG 72/2013)	29 Gennaio 2013
Adozione definitiva (approvazione)	Autorità procedente	Deposito presso gli uffici del comune e pubblicazione su sito web del Comune e sito web SIVAS regionale degli atti di Piano e di VAS adottati e della Delibera di Adozione.	31 Gennaio 2013
Raccolta osservazioni e proposte Controdeduzioni alle osservazioni pervenute	Autorità procedente Autorità procedente Autorità competente		Da 31 gennaio a 1 marzo 2013
Attività istruttoria per Proposta della Giunta Comunale al	Autorità competente Autorità procedente	Espressione Parere Motivato Finale	11 marzo 2013

Fase	Soggetti coinvolti	Attività/Modalità	Tempi
Consiglio Comunale		Redazione Dichiarazione di Sintesi Finale	11 marzo 2013
Adozione definitiva (approvazione)	Adozione definitiva in Consiglio Comunale	Autorità procedente	Adozione definitiva atti di Piano e di VAS

4. SOGGETTI COINVOLTI, INFORMAZIONI CIRCA LE CONSULTAZIONI E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO

Per poter rendere credibile il processo di costruzione di Piano e di conduzione della Valutazione Ambientale, evitando il rischio dell'autoreferenziazione, le amministrazioni responsabili dei procedimenti devono individuare, già in fase di impostazione iniziale, enti e soggetti interessati a vario titolo agli effetti potenziali delle scelte di Piano, configurando un processo di negoziazione e concertazione allo scopo di concordare strategie ed obiettivi generali e ricercare il massimo consenso tra i vari attori istituzionali.

In tal senso la Direttiva comunitaria qualifica come soggetti da attivare nella consultazione:

- autorità che, per le loro specifiche competenze ambientali, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione di un Piano o Programma;
- settori del pubblico interessati all'iter decisionale, incluse le organizzazioni non governative come quelle che promuovono la tutela dell'ambiente ed altre organizzazioni interessate,

a cui Regione Lombardia affianca gli Enti territorialmente interessati al processo di piano ed ai relativi effetti ed i Soggetti funzionalmente interessati (si veda D.d.s. 13701 del 14/12/2010).

Sulla base di quanto premesso, con Determina Dirigenziale n. 82/2012, d'intesa tra l'Autorità Procedente e l'Autorità Competente per la VAS sono stati individuati i soggetti e gli enti interessati nel processo.

Soggetti da consultare obbligatoriamente
Soggetti competenti in materia ambientale
ARPA Lombardia ARPA Dipartimento di Milano ASL Milano Consorzio Parco Agricolo Sud Milano Consorzio Parco Nord Consorzio Parco delle Groane Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici per la Lombardia Sovrintendenza ai beni architettonici
Enti territorialmente interessati
Regione Lombardia Provincia di Milano Autorità di bacino del Fiume Po Soprintendenza per i beni Archeologici Comune di Arese Comune di Assago Comune di Baranzate Comune di Bresso Comune di Buccinasco Comune di Cesano Boscone Comune di Cologno Monzese Comune di Cormano Comune di Corsico Comune di Cusago Comune di Novate Milanese Comune di Opera Comune di Pero Comune di Peschiera Borromeo Comune di Rho Comune di Rozzano Comune di San Donato Milanese Comune di Segrate Comune di Sesto San Giovanni Comune di Settimo Milanese Comune di Trezzano sul Naviglio Comune di Vimodrone
Soggetti funzionalmente interessati da invitare alla Conferenza di Valutazione
Consiglio di Zona 1 Consiglio di Zona 2 Consiglio di Zona 3 Consiglio di Zona 4 Consiglio di zona 5 Consiglio di Zona 6 Consiglio di Zona 7 Consiglio di Zona 8 Consiglio di Zona 9 ATM S.p.A. MM S.p.A. RFI S.p.A. Ferrovienord S.p.A.
Singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale
Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale Associazioni delle categorie interessate Ordini e collegi professionali Consorzi irrigui, di bonifica e di depurazione Università ed Enti di ricerca Soggetti gestori dei servizi pubblici operanti sul territorio di Milano Singoli cittadini o Associazioni di cittadini ed altre forme associate di cittadini che possano subire gli effetti della procedura decisionale in materia ambientale o che abbiano un interesse in tale procedura

In data 5 ottobre 2012 si è svolta la Prima Conferenza di Valutazione nella quale sono stati presentati contestualmente il Documento d'Indirizzo Metodologico per l'Aggiornamento del PGTU e il Documento di Scoping ai soggetti interessati, mentre nella giornata del 20 dicembre 2012 si è tenuta la seconda seduta della Conferenza di Valutazione, nella quale sono stati illustrati i contenuti della proposta di Aggiornamento di P.G.T.U. e gli esiti del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, questi ultimi contenuti nel Rapporto Ambientale.

A seguito della messa a disposizione dell'aggiornamento del PGTU e del Rapporto Ambientale si è tenuto, nella stessa giornata del 20 dicembre 2012, un forum di presentazione al pubblico per garantire un momento di informazione e confronto allargato e per illustrare il percorso previsto per la fase di adozione e adozione definitiva dell'aggiornamento di piano.

In generale è stata riscontrata una buona partecipazione agli eventi organizzati, da cui sono peraltro emersi spunti e contributi utili alla costruzione o alla miglior definizione dei contenuti della proposta di Aggiornamento di P.G.T.U. e del Rapporto Ambientale; si allegano alla presente Dichiarazione di Sintesi Finale i verbali delle sedute delle conferenze di valutazione e del Forum Pubblico comprensivi dell'elenco dei soggetti partecipanti.

5. CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI AGGIORNAMENTO DEL PGTU

Attraverso un processo integrato di verifica dello stato di attuazione del PGTU vigente e di definizione dell'ambito di influenza dell'Aggiornamento del Piano è stato possibile convalidare le strategie generali del Piano, che costituiscono la base di riferimento per l'individuazione delle azioni oggetto dell'Aggiornamento del PGTU stesso.

Tali strategie sono sintetizzate, per ciascuno dei temi progettuali, nella tabella sottostante.



Strategie dell'aggiornamento di Piano a seguito della verifica dello stato di attuazione e della congruenza con linee programmatiche Amministrazione

Riqualificazione Ambientale

- 1 Estendere nel territorio comunale gli ambiti riservati alla mobilità dolce, con interventi a favore della pedonalità e della ciclabilità, della sicurezza stradale e di una migliore fruibilità dello spazio urbano
- 2 Riqualificare, in termini di fruibilità e di qualità ambientale, l'ambito del centro storico, riducendo il traffico veicolare e garantendo l'accessibilità prevalentemente mediante il trasporto pubblico, anche con il ricorso a sistemi innovativi di governo della mobilità

Trasporto Pubblico

- 3 Migliorare il sistema complessivo della mobilità urbana, in termini di sicurezza e accessibilità, attraverso interventi di protezione della circolazione dei mezzi pubblici e di potenziamento dei servizi di trasporto pubblico

Interventi sulla circolazione

- 4 Realizzare, in attuazione della classificazione funzionale della rete stradale e dello schema di circolazione delineati dal PGTU vigente, un sistema di rete continuo e interconnesso, attraverso interventi di riqualificazione degli ambiti locali e delle intersezioni.
- 5 Razionalizzare ed efficientare il sistema distributivo delle merci in ambito urbano, con l'obiettivo di migliorare le condizioni complessive della circolazione veicolare e ridurre l'impatto ambientale dovuto al traffico delle merci.

Sistema della sosta

- 6 Estendere progressivamente gli ambiti di regolamentazione della sosta, attuando forme di razionalizzazione dell'uso della strada che inducano una diminuzione del numero di spostamenti veicolari e favoriscano il trasferimento modale verso il trasporto pubblico.
- 7 Valorizzare e favorire l'offerta di parcheggio in struttura, riducendo l'occupazione di suolo pubblico dovuta alle auto in sosta, al fine di incrementare la capacità della rete stradale portante e di recuperare spazi da destinare alla protezione del trasporto pubblico e alla mobilità dolce/ciclistica e pedonale.

Si riportano, nel seguito, le linee di azione individuate per attuare le strategie generali dell'Aggiornamento di Piano per ciascun tema progettuale del PGTU; si evidenziano le linee di azione per le quali i possibili interventi di attuazione sono stati oggetto degli scenari di valutazione ambientale.

Per alcune linee di azione, gli interventi individuati non sono stati considerati negli scenari di valutazione in quanto, pur contribuendo alla strategia complessiva del Piano, non sono simulabili attraverso i modelli di traffico comunemente utilizzati. Le valutazioni sono da considerarsi cautelative prendendo in considerazione soltanto le azioni di Piano i cui effetti possono essere stimati quantitativamente attraverso strumenti modellistici.

Linee di azione dell'aggiornamento del PGTU - attuazione di breve periodo		
Tema progettuale		Interventi di attuazione oggetto degli scenari di valutazione ambientale
Riqualficazione Ambientale		
1	Realizzazione delle isole ambientali e degli interventi a favore della pedonalità	X
2	Sviluppo della mobilità ciclistica	X
3	Attuazione di interventi per la riqualficazione ambientale del centro	X
4	Sviluppo di politiche a favore della mobilità sostenibile e di mobility management	
Trasporto Pubblico		
5	Realizzazione di interventi di protezione del trasporto pubblico locale	X
6	Interventi di incremento capacità del trasporto pubblico	X
Interventi sulla circolazione		
7	Realizzazione di interventi di riqualficazione degli ambiti locali (si vedano interventi di attuazione delle linee di azione del tema progettuale 'Riqualficazione Ambientale')	X
8	Realizzazione di interventi di interventi ai nodi	X
9	Interventi di razionalizzazione del trasporto merci	
Sistema della sosta		
10	Regolamentazione della sosta su strada	X
11	Realizzazione di parcheggi in struttura	

6. MODALITA' DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI E CONSIDERAZIONE DEL RAPPORTO AMBIENTALE

Le considerazioni di carattere ambientale sviluppate nel corso delle analisi e contenute nel Rapporto Ambientale hanno permesso di:

- verificare e confermare la coerenza degli obiettivi generali assunti dal PGTU vigente con gli obiettivi di sostenibilità ambientale desunti da piani e programmi di diverso livello di governo o ambito territoriale e da piani e programmi riguardanti lo stesso ambito territoriale;
- verificare, rispetto ai suddetti obiettivi, l'effettiva sostenibilità ambientale degli interventi previsti dal PGTU vigente, attuati dalla sua adozione (anno 2003) ad oggi (anno 2012), al fine di confermare le strategie del Piano stesso ed individuare le possibili azioni oggetto dell'Aggiornamento del Piano;

- valutare gli effetti ambientali complessivi delle suddette azioni secondo differenti scenari di Piano e selezionare lo scenario di Piano che garantisca il migliore livello di sostenibilità ambientale;
- individuare modalità per la valutazione della sostenibilità ambientale nelle fasi successive di attuazione dell'Aggiornamento del Piano, attraverso la progettazione del sistema di monitoraggio.

Scenari di valutazione dell'aggiornamento del PGTU

La valutazione degli effetti ambientali delle azioni è stata effettuata mediante i seguenti scenari, con orizzonte all'anno 2015:

1. **Scenario di riferimento**, comprendente: la domanda stimata a partire dalle ipotesi di sviluppo urbanistico definite dal nuovo PGT; il quadro dell'offerta di mobilità determinato a partire dallo stato di fatto aggiornato con l'inserimento delle nuove infrastrutture e dei servizi di mobilità previsti allo stesso periodo di riferimento e non dipendenti dall'attuazione di azioni di progetto previste dal PGTU.

I seguenti scenari alternativi di Aggiornamento del PGTU, che utilizzano la domanda e l'offerta di base definite nello scenario di riferimento a breve termine di cui al punto 1:

2. **Scenario base di piano**, con attuazione dell'insieme delle azioni di piano confermate nell'Aggiornamento, comprendenti:
 - a. gli interventi di riqualificazione ambientale attraverso la creazione di Zone 30, Zone a traffico limitato, aree a pedonalità privilegiata, itinerari ciclistici protetti;
 - b. gli interventi di protezione delle linee di trasporto pubblico locale di superficie attraverso la creazione di corsie preferenziali.

I seguenti scenari che considerano, oltre alle azioni di cui al punto 2, **due alternative** per la riduzione del traffico nel centro:

3. **Scenario base di piano con aggiunta del progetto di Road Pricing** applicato alla circolazione all'interno della Cerchia dei Bastioni, come strumento per il contenimento del traffico veicolare in quest'ambito e condizione per la sua riqualificazione ambientale;
4. **Scenario base di piano con aggiunta del progetto circolazione canalizzata** all'interno della Cerchia dei Bastioni mediante un sistema di loop. Lo scenario è sostanzialmente alternativo a quello precedente come strumento per il contenimento del traffico veicolare in quest'ambito, condizione per la sua riqualificazione ambientale.

Stima degli effetti ambientali attesi dell'aggiornamento del PGTU

L'ambito territoriale considerato per la valutazione è costituito dal territorio del Comune di Milano, escludendo preliminarmente impatti ambientali significativi derivanti dalle azioni di piano considerate fuori dai confini comunali. Le azioni di piano previste dal PGTU vigente sono infatti prevalentemente indirizzate allo sviluppo e alla protezione della mobilità lenta ciclopedonale, alla protezione del trasporto pubblico locale, alla riqualificazione ambientale del centro

urbano e all'orientamento della domanda verso modalità di spostamento maggiormente sostenibili. Tali azioni hanno pertanto effetti significativi (positivi e negativi) all'interno del territorio comunale, mentre presentano effetti trascurabili fuori dal territorio comunale.

Si considera che l'Aggiornamento del PGTU non determini effetti significativi, all'orizzonte temporale di Piano, sul sistema insediativo urbano e sulla domanda aggregata di mobilità.

Sono stati pertanto valutati gli effetti indotti complessivamente dalle azioni di piano sulle principali componenti antropiche e ambientali (*Mobilità, Uso del suolo, Sicurezza e incidentalità, Aria, Energia ed emissioni climalteranti, Rumore, Esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico e all'inquinamento acustico*) attraverso stime quantitative di specifici indicatori.

Comparazione complessiva degli scenari di valutazione e scelta dell'alternativa di Piano

L'analisi comparata degli scenari, effettuata attraverso indicatori quantitativi, ha evidenziato come alternativa migliore fra quelle considerate lo **Scenario base di piano con aggiunta del progetto di Road Pricing** applicato alla circolazione all'interno della Cerchia dei Bastioni.

In particolare, si è osservato che:

- lo scenario di base delle azioni di Piano al 2015 è risultato migliorativo rispetto allo scenario di riferimento alla stessa data per quanto riguarda le percorrenze totali veicolari sulla rete urbana, le emissioni atmosferiche di inquinanti globali e, soprattutto, locali, i livelli equivalenti di rumore da traffico e l'esposizione della popolazione alle emissioni da traffico di Carbonio elementare;
- gli indicatori dello stesso scenario mostrano invece un segno negativo, anche se mai elevato, per quanto riguarda la congestione da traffico e la velocità della rete, soprattutto all'interno della Cerchia dei Bastioni. Tale risultato non va però interpretato come un impatto negativo non voluto ma come il prodotto della strategia di Piano che mira esplicitamente a creare estese aree di "mobilità lenta", riducendo la velocità del traffico attraverso l'istituzione di Zone 30, favorendo la mobilità ciclo-pedonale e aumentandone la sicurezza, con la realizzazione di percorsi ciclabili protetti e di ambiti a pedonalità privilegiata, ed estendendo le protezioni del trasporto pubblico locale attraverso corsie riservate ed interventi di preferenziamento semaforico. L'insieme di queste azioni, determina una riduzione della capacità complessiva della rete, destinando parte delle superfici stradali ad altri usi, e sfavorisce il traffico veicolare privato. Migliorano per contro negli stessi ambiti gli indicatori, non valutati quantitativamente, relativi a:
 - ✓ Sicurezza stradale, con particolare riferimento alla sicurezza di pedoni e ciclisti,
 - ✓ Velocità dei mezzi pubblici di superficie,
 - ✓ Quota modale di mobilità con mezzo pubblico e ciclo-pedonale;
- lo scenario che affianca all'insieme delle azioni di Piano l'istituzione di un provvedimento di road pricing entro la Cerchia dei Bastioni si dimostra estremamente efficace, per il raggiungimento degli obiettivi di protezione e riqualificazione ambientale di questo ambito, migliorando nettamente tutti gli indicatori considerati e risolvendo anche alcune delle criticità determinate dallo scenario di base. Da questo punto di vista, l'intervento di *road*

pricing si dimostra molto più efficace dell'intervento di canalizzazione della circolazione attraverso l'adozione di *loop*, non solo all'interno della Cerchia dei Bastioni, ma soprattutto considerando l'intero territorio comunale. Lo scenario di circolazione canalizzata attraverso *loop* determina infatti una riduzione del traffico all'interno dell'area centrale di applicazione ma produce, nel contempo, un aumento delle percorrenze complessive sulla rete stradale urbana, imponendo movimenti di aggiramento dell'area centrale, con conseguente peggioramento anche degli indicatori della congestione e soprattutto di quelli ambientali, relativi alle emissioni acustiche e di inquinanti da traffico e alla popolazione esposta.

Pertanto lo **scenario finale** scelto per l'Aggiornamento di Piano è costituito dallo scenario al 2015 con l'attuazione complessiva delle azioni di Piano, che includono principalmente:

- gli interventi di riqualificazione ambientale attraverso la creazione di Zone 30, Zone a traffico limitato, aree a pedonalità privilegiata, itinerari ciclistici protetti;
- gli interventi di protezione delle linee di trasporto pubblico locale di superficie attraverso la creazione di corsie preferenziali;
- l'intervento di riqualificazione ambientale del centro, costituito dal road pricing.

Al fine di **verificare la coerenza interna del Piano**, tutte le azioni che costituiscono lo scenario finale sono state confrontate con gli obiettivi generali assunti dal piano, per evidenziare eventuali contraddizioni e criticità:

- miglioramento della circolazione stradale e riduzione della congestione da traffico,
- miglioramento della sicurezza stradale,
- efficientamento e miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale,
- riduzione dell'inquinamento atmosferico,
- riduzione dell'inquinamento acustico,
- risparmio energetico,
- rispetto dei valori dell'ambiente urbano.

Tale verifica di coerenza è di tipo qualitativo, in quanto le azioni individuate concorrono in modo sinergico al raggiungimento di tali obiettivi, non consentendo una valutazione quantitativa disaggregata dell'efficacia individuale. Ciò premesso, non sono stati individuati elementi di non coerenza interna al sistema obiettivi-azioni del Piano.

7. OSSERVAZIONI PERVENUTE E PARERE MOTIVATO

Nel corso del periodo relativo alla messa a disposizione della documentazione inerente la proposta di Aggiornamento del PGTU e della relativa Valutazione Ambientale Strategica, alla data del 21 gennaio 2013 sono pervenuti contributi e osservazioni da parte di 33 soggetti, integralmente riportati nel Parere Motivato.

L'elenco dei soggetti osservanti e la data di presentazione delle osservazioni sono riportati nella seguente tabella:

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

SOGGETTO	DATA
Simone Muzza	28.11.2012 via mail PG 820605/2012 del 17.12.2012
Jacopo Sacerdote	29.11.2012 via mail PG 15219/2013 del 09.01.2013
ASL Milano	20.12.2012 via mail PG 842430/2012 del 27.12.2012
ARPA Dipartimento di Milano	20.12.2012 via mail PG 842418/2012 del 27.12.2012
Alessandro Martello	30.11.2012 via mail PG 848820/2012 del 31.12.2012
Paolo Tagliacarne	28.12.2012 via mail PG 15361/2013 del 09.01.2013
Associazione UTP – Luigi Massari	03.01.2013 via mail PG 15347/2013 del 09.01.2013
Franco Torti	13.01.2013 via mail PG 31888/2013 del 15.01.2013
Stefano d'Onofrio	14.01.2013 via mail PG 31908/2013 del 15.01.2013
Comune Settimo Milanese	15.01.2013 via mail PG 43144/2013 del 17.01.2013
Paolo Brotto	16.01.2013 via mail PG 47763/2013 del 18.01.2013
Unione Confcommercio – Gianroberto Costa	16.01.2013 via mail PG 42888/2013 del 17.01.2013
Assolombarda	16.01.2013 via mail PG 42894/2013 del 17.01.2013
TAM – Tassisti Artigiani Milanese	16.01.2013 via mail PG 42904/2013 del 17.01.2013
Fabrizia Cova Villosesi	16.01.2013 via mail PG 42870/2013 del 17.01.2013
Monica Tortoreto	cartacea PG 44891/2013 del 18.01.2013
Attilio Casella	17.01.2013 via mail PG 45644/2013 del 18.01.2013
Sergio Preti	17.01.2013 via mail PG 45657/2013 del 18.01.2013
Paola Villani – Claudio Bacigalupo	17.01.2013 via mail PG 45626/2013 del 18.01.2013
FIAB Ciclobby	17.01.2013 via mail PG 45633/2013 del 18.01.2013
Gerometta Anna – Genitori Antismog	17.01.2013 via mail PG 47752/2013 del 18.01.2013
Consiglio di zona 8	18.01.2013 via mail Delibera n°5 del 17.01.2013 (P.G. 44669/2013)
Comune di Milano – Settore Infrastrutture per la mobilità	Consegna cartacea PG 45676/2013 del 18.01.2013
ATM	18.01.2013 via mail PG 46992/2013 del 18.01.2013
Walter Monici e associazioni varie	18.01.2013 via mail PG 46987/2013 del 18.01.2013
Ricco Samanta – Assimpredil Ance	18.01.2013 via mail PG 47755/2013 del 18.01.2013
Simone Locatelli	17.01.2013 via mail PG 45665/2013 del 18.01.2013
Comune di Milano – Settore Parcheggi	21.01.2013 via fax

	PG 49036/2013 del 21.01.2013
Comune di Sesto San Giovanni	18.01.2013 via fax PG 49467/2009 del 21.01.2013
Alberto Proietti	21.01.2013 via mail PG 52348/2013 del 21.01.2013
Anna Semenza - Roberto Miglietti	21.01.2013 via mail PG 51191/2013 del 21.01.2013
Elisabetta Strada	21.01.2013 via mail PG 51900/2013 del 21.01.2013
Unione Confcommercio – Costa Gianroberto	21.01.2013 via mail PG 52350/2013 del 21.01.2013
Walter Monici Desing Studio	Consegna cartacea PG 49436/2013 del 21.01.2013

Il Parere Motivato comprende le controdeduzioni alle osservazioni ed ai pareri pervenuti in relazione al Rapporto Ambientale e con pertinenza alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica e le conseguenti modifiche da apportare alla documentazione messa a disposizione, così come contenuto nell' Allegato 4 del Parere Motivato: "Esame dei contributi e delle osservazioni pervenute – controdeduzioni".

L'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, ha espresso parere favorevole in 25 gennaio 2013 circa la compatibilità ambientale dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, a condizione che venissero recepite le previsioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica e le prescrizioni contenute nel suddetto Allegato 4.

In tal senso, la proposta di Aggiornamento del PGTU e il Rapporto Ambientale, ai fini dell'adozione in Giunta, sono stati modificati nel modo seguente:

- il Rapporto Ambientale è stato integrato al Paragrafo 6.1.1 come segue: prima della locuzione "Tabella 6.3" è stato aggiunto il seguente capoverso: *"La domanda di mobilità dei veicoli commerciali, in assenza di valutazioni specifiche, è stata ipotizzata invariata rispetto alla situazione attuale, per effetto combinato dello sviluppo urbanistico previsto e della tendenza alla razionalizzazione del settore della logistica, con conseguente riduzione delle percorrenze medie necessarie per la distribuzione di una data quantità di merci"*;
- il documento denominato "Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU" è stato integrato al Paragrafo 5.1.4 come segue:

dopo la locuzione *"(one way/free parking)"* è stato aggiunto il seguente inciso: *"nonché l'incremento delle aree car sharing, nelle forme sia tradizionali che elettriche, anche vicino alle scuole"*;

alla fine del medesimo paragrafo, dopo il primo punto dell'elenco puntato, è stato aggiunto il seguente inciso: "Aree car free: aumento delle aree car free di fronte alle scuole".

A seguito dell'adozione della proposta di Aggiornamento del PGTU e dei documenti di VAS, avvenuta con Deliberazione della Giunta n°72 del 29/01/2013, del deposito della documentazione e della fase di raccolta e controdeduzione delle osservazioni, l'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, in data 11/03/2013, ha espresso, ai fini dell'adozione definitiva del Piano e dei relativi elaborati di VAS, Parere Motivato finale (atti PG 183772/2013 del 11/3/2013), confermando il parere favorevole circa la compatibilità ambientale dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano già espressa nel precedente Parere Motivato del 25 gennaio 2013, a condizione che vengano

recepite le previsioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, nonché vengano ottemperate le seguenti prescrizioni:

- 1) sia effettuato un aggiornamento del Rapporto Ambientale, con eventuale aggiornamento della procedura di VAS, qualora, trovato riscontro positivo sotto l'aspetto tecnico, amministrativo ed economico, siano programmati gli interventi derivanti dalle osservazioni/contributi valutati positivamente in sede di adozione e di adozione definitiva dell'Aggiornamento del PGTU, qualora ritenuti di significativo impatto sull'ambiente, relativi a:
 - incremento e/o estensione delle "Zone 30",
 - incremento e/o estensione delle "Zone a Traffico Limitato (ZTL)" e delle aree a pedonalità privilegiata,
 - estensione, incremento e/o ricollocazione di itinerari ciclistici localizzati e di corsie riservate,
 - delocalizzazione e/o riorganizzazione dei parcheggi d'interscambio;
 - modifica del sistema di regolamentazione del transito e della sosta dei bus turistici,
- 2) siano debitamente considerati, in sede di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), gli scenari derivanti da osservazioni/contributi, valutati positivamente in sede di adozione e di adozione definitiva dell'Aggiornamento del PGTU, riguardanti le proposte di modifica del disegno complessivo della rete di mobilità ciclistica;

8. MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO

Sulla base di quanto previsto dalle norme attuali (nazionali e regionali) per il processo integrato di Piano e valutazione ambientale, ai sensi della Direttiva 42/2001/CE e del corpus normativo nazionale e regionale, l'attuazione dell'aggiornamento del PGTU dovrà essere accompagnato da un'attività di monitoraggio.

Il monitoraggio ambientale costituisce parte integrante del processo di VAS ed è progettato in modo che sia integrato con il monitoraggio previsto dalla normativa vigente in relazione all'attuazione dei Piani Urbani di Traffico (PUT)¹.

La programmazione del sistema di controllo si esplica attraverso:

- la costruzione di un set indicatori per il monitoraggio dell'attuazione degli interventi previsti dall'Aggiornamento del PGTU e dei relativi effetti ambientali;
- la definizione del sistema di *governance* del monitoraggio di Piano.

Per il monitoraggio del piano in fase di attuazione sono stati identificati i seguenti sistemi di indicatori:

1. **indicatori di contesto**, la cui valutazione è necessaria per monitorare l'evoluzione del contesto di riferimento rispetto al quale hanno influenza le azioni di piano. A tal fine viene definito un set sintetico di indicatori rappresentativo delle variabili più significative per le componenti trattate nel capitolo dell'analisi di contesto;

¹ La prescrizione di aggiornamento biennale del PUT è prevista all'articolo 36, comma 5, del nuovo Codice della Strada e riguarda, in particolare, *l'obbligo di riepilogo biennale dei risultati del monitoraggio sul traffico, accompagnato dalla relativa relazione tecnica per gli aggiornamenti progettuali necessari (certamente indispensabili -almeno- per la regolazione semaforica e per le discipline della sosta) e per l'eventuale necessità di revisione integrale del PUT*.



2. **indicatori degli effetti ambientali di piano**, la cui valutazione è necessaria per monitorare gli impatti ambientali conseguenti all'attuazione delle azioni oggetto dell'Aggiornamento di Piano; tale valutazione consente di verificare il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale definiti dal Piano stesso e valutare, nel caso di scostamento da tali obiettivi, la necessità di opportune misure correttive. Tale set di indicatori coincide con quello utilizzato per la valutazione ambientale delle previsioni dell'Aggiornamento di Piano;
3. **indicatori prestazionali di processo**, necessari per monitorare l'attuazione delle azioni di Piano e la loro efficacia rispetto alle strategie generali individuate dal Piano stesso.

Gli indicatori, così definiti, vengono riportati nella tabella sottostante; in particolare per ciascuno di essi vengono riportate le seguenti informazioni:

- la definizione dell'indicatore per componente ambientale (per le tipologie di indicatori di cui ai punti 1 e 2) o per tema progettuale (per gli indicatori di cui al punto 3);
- i dati di base per elaborazione dell'indicatore;
- la fonte di riferimento dei dati di base;
- la metodologia utilizzata per l'elaborazione dell'indicatore (a.e. elaborazione modellistica, elaborazione cartografica, elaborazione statistica, ...);
- la frequenza di aggiornamento/rilevamento dell'indicatore.

L'**individuazione dei soggetti da coinvolgere** nella fase di monitoraggio verrà effettuata dall'Autorità procedente, in collaborazione con l'Autorità competente per la VAS.

Per la verifica del raggiungimento degli obiettivi di Piano, sulla base degli esiti del popolamento degli indicatori, si prevede l'istituzione di un **gruppo di lavoro**, coordinato dall'Autorità Competente per la VAS, che confronti l'andamento degli indicatori con le previsioni e gli obiettivi di sostenibilità prefissati, elabori i report di monitoraggio, gestisca la fase di consultazione e stabilisca l'eventuale necessità di riorientamento del Piano o di parte di esso.

Il gruppo di lavoro dovrà stabilire dei criteri secondo cui, qualora gli esiti del monitoraggio indichino significativi scostamenti dagli obiettivi di sostenibilità, sia necessaria una revisione integrale del Piano, coerentemente con la normativa vigente in relazione all'attuazione dei Piani Urbani di Traffico (PUT)².

Durante la fase attuativa del Piano, si prevede di convocare un **tavolo di consultazione** da attivare periodicamente, nel quale coinvolgere i soggetti competenti in materia ambientale, gli enti e altri soggetti, anche del pubblico, interessati dall'attuazione del Piano stesso.

Nell'ambito del suddetto tavolo, si prevede l'opportunità di stabilire modalità di coordinamento fra il sistema di monitoraggio dell'aggiornamento del PGTU e i sistemi di monitoraggio previsti da altri piani e programmi o relativi alla realizzazione di opere infrastrutturali che potrebbero in qualche modo influenzare la misurazione dei dati di monitoraggio; tale soluzione permetterebbe di condividere ed eventualmente confrontare i dati rilevati dai diversi sistemi di

² Si veda "art. 5.5 Gestione Ordinaria" delle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico. (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo codice della strada).

monitoraggio, evitando sovrapposizioni e duplicazioni di misurazioni oppure identificando le cause di eventuali scostamenti dei dati misurati.

Gli esiti delle attività di monitoraggio saranno contenuti all'interno di **un report di monitoraggio periodico**, attraverso il quale si struttura una interazione "formale" fra il processo di valutazione ambientale e il processo attuativo del Piano.

Il report di monitoraggio verrà aggiornato con **periodicità di 2 anni**, in modo coordinato con quanto previsto dalla normativa vigente sul monitoraggio dell'attuazione dei piani urbani di traffico, e conterrà il popolamento degli indicatori, la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità definiti per il piano e l'indicazione di eventuali misure correttive, in caso di scostamento dagli obiettivi.

Mediante la messa a disposizione del report di monitoraggio sul sito dell'Autorità procedente e dell'Autorità Competente per la VAS, sarà attivata la consultazione del pubblico e dei soggetti con competenza ambientale in merito all'efficacia delle scelte attuative dell'aggiornamento del PGTU e alle eventuali azioni correttive da intraprendere.



Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

Indicatori di monitoraggio per la valutazione degli effetti ambientali delle azioni di piano

Componente	Indicatore	Unità di misura	Dati di base	Fonte dei dati di base	Modalità di elaborazione	Frequenza di aggiornamento
Mobilità	Percorrenze trasporto privato	Vett*km	Flussi di traffico sulla rete stradale comunale	Elaborazione AMAT su dati del sistema di monitoraggio del Comune di Milano	Elaborazioni statistiche e modellistiche	annuale
	Congestione rete stradale	Indice adimensionale	Rapporto flussi/capacità della rete e rapporto velocità reale/velocità di libero deflusso	Modello di trasporto AMAT	Elaborazione modellistica	annuale
	Ripartizione modale	Spostamenti/giorno per modo considerato	Numero di spostamenti effettuati con i differenti modi di trasporto in un giorno feriale medio	Modello di trasporto AMAT ed elaborazione dati ATM su passeggeri TPL	Elaborazione modellistica	annuale
	Velocità commerciale TPL superficie	km/h	Serie storica velocità commerciale media dei mezzi pubblici superficiali e zona urbana	Elaborazione AMAT su dati ATM	Elaborazione statistica	semestrale
	Passeggeri trasportati dal TPL	n. passeggeri viaggio	Serie storica passeggeri viaggio sulla rete urbana per tipologia mezzo pubblico	ATM	Elaborazione statistica	annuale
	Accessibilità con mezzo privato e pubblico	Ore	Somma di colonna matrice dei tempi trasporto privato e trasporto pubblico	Modello di trasporto AMAT	Elaborazione modellistica	annuale
	Domanda di sosta su strada	Posti auto	Numero di auto in sosta su strada; media fascia diurna e notturna	Rilevamenti diretti AMAT	Elaborazione statistica su dato campionario	annuale
	Offerta di sosta libera e regolamentata	Posti auto	Numero di stalli equivalenti per tipo di regolamentazione ed ambito territoriale	Rilevamenti diretti AMAT	Elaborazione statistica su dato campionario	annuale
	Tasso di occupazione sosta regolamentata	Indice adimensionale	Rapporto domanda/offerta sosta su strada	Rilevamenti diretti AMAT	Elaborazione statistica su dato campionario	annuale
	Sicurezza e incidentalità	Incidentalità stradale	n. incidenti, n. feriti e n. morti	Serie storica incidenti stradali, feriti e morti	Corpo di Polizia Locale, Servizio Traffico e Viabilità	Elaborazione statistica
Indice di lesività		n. feriti * 100/ n. incidenti	Serie storica incidenti stradali, feriti e morti	Corpo di Polizia Locale, Servizio Traffico e Viabilità	Elaborazione statistica	annuale
Indice di mortalità		n. morti*100/n. incidenti	Serie storica incidenti stradali, feriti e morti	Corpo di Polizia Locale, Servizio Traffico e Viabilità	Elaborazione statistica	annuale
Aria	Emissioni atmosferiche da traffico veicolare di inquinanti locali (PM10, PM2.5, NOx, NO2,	ton/anno, kg/anno	Dati di traffico simulati	AMAT, ACI	Elaborazione statistica	annuale
		Serie storica composizione parco			Elaborazione	annuale

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

Componente	Indicatore	Unità di misura	Dati di base	Fonte dei dati di base	Modalità di elaborazione	Frequenza di aggiornamento
Energia ed emissioni climateranti	SO ₂ , CO, NH ₃ , COVNM, BC-EC ³ , OC, B(a)P, Benzene, NH ₃		immatricolato veicolare Fattori di emissione di base, calcolati con il modello COPERT		modellistica	
	Emissioni atmosferiche di CO ₂ , BC-EC ³ , CH ₄ , N ₂ O da traffico veicolare	ton/anno, kton/anno per la CO ₂	Dati di traffico simulati Serie storica composizione parco immatricolato veicolare Fattori di emissione di base, calcolati con il modello COPERT Dati di traffico simulati	AMAT	Elaborazione modellistica	annuale
	Ripartizione delle emissioni di CO ₂ , BC-EC ³ , CH ₄ , N ₂ O da traffico veicolare per carburante	ton/anno, kton/anno per la CO ₂	Serie storica composizione parco immatricolato veicolare Fattori di emissione di base, calcolati con il modello COPERT Dati di traffico simulati	AMAT	Elaborazione modellistica	annuale
Rumore	Livelli equivalenti (dB(A)) associati agli archi stradali	km	Dati di traffico da simulazioni modellistiche	ISTAT, AMAT	Elaborazione modellistica e GIS	annuale
Esposizione della popolazione all'inquinamento atmosferico	Percentuale di popolazione esposta a variazioni delle emissioni da traffico veicolare di BC-EC ³	%	Dati di popolazione residente Dati di traffico da simulazioni modellistiche	AMAT	Elaborazione modellistica e GIS	annuale
Esposizione della popolazione all'inquinamento acustico	Percentuale di popolazione esposta a variazioni di livelli equivalenti (dB(A)) associati agli archi stradali	%	Dati di popolazione residente Dati di traffico da simulazione modellistica	ISTAT, AMAT	Elaborazione modellistica e GIS	annuale

3 Il Black Carbon (BC) è costituito essenzialmente da particelle di carbonio elementare (EC), sulla cui elevata superficie specifica possono adsorbire metalli o sostanze organiche quali gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA). La differenza tra BC ed EC è di tipo operativo ossia relativa alla tecnica di determinazione (metodi ottici piuttosto che termo-ottici).

Indicatori di monitoraggio relativi al contesto del comune di Milano

Componente	Indicatore	Unità di misura	Dati di base	Fonte dei dati	Modalità di elaborazione	Frequenza di aggiornamento/rilevamento
Popolazione	Popolazione residente	n. abitanti	Serie storica abitanti residenti	Comune di Milano – Settore Statistica e SIT	Elaborazione statistica	annuale
	Densità insediativa	n. abitanti residenti/kmq	Dati georeferenziati di popolazione residente per ambiti territoriali	Comune di Milano – Settore Statistica e SIT	Elaborazione cartografica	annuale
	Tasso di motorizzazione	n. autovetture/abitante	Autovetture per il trasporto di persone immatricolate a Milano	ACI	Elaborazione statistica	annuale
Mobilità e Trasporti	Estensione della rete stradale per classe funzionale	km		Uffici comunale	Elaborazione su dati di monitoraggio	annuale
	Offerta di TPL suddivisa per modo	Vetture-km	Percorrenze annuali di tutti i mezzi del servizio TPL	AMAT su dati ATM	Elaborazione statistica	annuale
	Concentrazione media annuale dei principali inquinanti: PM10, PM2,5, NO ₂ , SO ₂ , CO, O ₃ , benzene, B(a)P, metalli	mg/m ³ per il CO; µg/m ³ per gli altri inquinanti	Concentrazioni rilevate dal sistema di monitoraggio di ARPA Lombardia		ARPA	Elaborazione statistica
Aria	Numero di superamenti del Valore Limite [50 µg/m ³] della concentrazione media giornaliera di PM10	numero	Concentrazioni rilevate dal sistema di monitoraggio di ARPA Lombardia	AMAT su dati ARPA	Elaborazione statistica	annuale
	Numero di superamenti del Valore Limite orario [200 µg/m ³] per il biossido di azoto (NO ₂)	numero	Concentrazioni rilevate dal sistema di monitoraggio di ARPA Lombardia	AMAT su dati ARPA	Elaborazione statistica	annuale
	Numero di superamenti del Valore Obiettivo [120 µg/m ³] relativo alla media mobile su 8 ore per l'ozono (O ₃)	numero	Concentrazioni rilevate dal sistema di monitoraggio di ARPA Lombardia	AMAT su dati ARPA	Elaborazione statistica	annuale
	Emissioni atmosferiche da tutte le fonti emissive (PM10, PM2.5,	t/anno o kt/anno per CO ₂	Emissioni stimate dal sistema INEMAR di Regione	AMAT su dati Inventario Emissioni	Elaborazione dati	biennale

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

Componente	Indicatore	Unità di misura	Dati di base	Fonte dei dati	Modalità di elaborazione	Frequenza di aggiornamento/rilievo
	NOx, SO ₂ , CO, NH ₃ , COVNM, CO ₂ , CH ₄ , N ₂ O, BC-EC ⁴ , OC		Lombardia	Regione Lombardia (INEMAR)		
Rumore	Percentuale della popolazione esposta a determinati Livelli di rumore	%	Popolazione residente Dati di traffico simulati	AMAT (Mappa acustica strategica)	Elaborazione modellistica	quinquennale
	Consumo di energia negli usi finali per vettore energetico	GWh/anno	Consumi dei diversi vettori energetici (gas naturale, gasolio, benzina, energia elettrica, ...) per i diversi usi finali (riscaldamento e usi domestici, illuminazione pubblica, usi terziari e industriali, trasporto privato e pubblico)	A2A, AMSA, ATM	Elaborazione statistica/Elaborazione modellistica	annuale
Energia ed emissioni climateranti	Emissioni di CO ₂ per settore	kt CO ₂ /anno	Consumi dei vettori energetici per uso finale (GJ, GWh) Fattori di Emissione (FE) per i diversi vettori energetici (gCO ₂ /GJ, gCO ₂ /GWh)	Per i consumi energetici: A2A, AMSA, ATM Per i FE: Deliberazione del Ministero dell'Ambiente e del Ministero dello Sviluppo Economico n. 14/2009 (Appendice ¹), elaborazione da modello COPERT	Elaborazione statistica/Elaborazione modellistica	annuale

⁴ Il Black Carbon (BC) è costituito essenzialmente da particelle di carbonio elementare (EC), sulla cui elevata superficie specifica possono adsorbire metalli o sostanze organiche quali gli idrocarburi policiclici aromatici (IPA). La differenza tra BC ed EC è di tipo operativo ossia relativa alla tecnica di determinazione (metodi ottici piuttosto che termo-ottici).

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione Ambientale Strategica - Dichiarazione di Sintesi Finale

Indicatori di monitoraggio 'relativi al processo di aggiornamento del piano ('Indicatori prestazionali')

Interventi individuati	Indicatore	Unità di misura	Fonte dei dati di base	Responsabile elaborazione	Modalità di elaborazione	Frequenza di aggiornamento
Realizzazione delle isole ambientali e degli interventi a favore della pedonalità						
Realizzazione zone 30	n. ed estensione zone 30	n., kmq rete stradale	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione cartografica	annuale
Realizzazione aree pedonali	n. ed estensione aree pedonali	n., mq rete stradale	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione cartografica	annuale
Realizzazione ZTL	n. ed estensione ZTL	n. kmq rete stradale	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione cartografica	annuale
Sviluppo della mobilità ciclistica						
Realizzazione percorsi ciclabili	n. ed estensione percorsi ciclabili	n. km	Censimento percorsi ciclabili	Elaborazione AMAT	Elaborazione cartografica	annuale
Sviluppo servizio bike sharing	n. utenti del servizio, n. e localizzazione stazioni, n. biciclette a disposizione	n.	Dati rilevati dal Comune di Milano e dal gestore del servizio	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati	semestrale
Sviluppo di politiche a favore della mobilità sostenibile e di mobility management						
Sviluppo del car sharing	n. utenti del servizio, n. e localizzazione stazioni di prelievo, n. e tipologia dei veicoli, percentenze annue utenti del servizio	n.	Dati Gestore servizio Car sharing	Elaborazione AMAT su dati Società Car sharing	Elaborazione dati	annuale
Mobilità sostenibile scuole	n. progetti PEDIBUS realizzati, n. progetti scuole car free;	n.	Comune di Milano	Comune di Milano	Elaborazione dati	annuale
Realizzazione di interventi di protezione del trasporto pubblico locale						
Realizzazione corsie riservate	n. ed estensione corsie riservate per tipologia	n., km	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati/Elaborazione cartografica	annuale
Preferenziamento semaforico	tratti stradali interessati da preferenziamento semaforico	km	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati/Elaborazione cartografica	annuale
	Regolatori semaforici con sistema di preferenziamento TPL	n.	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati/Elaborazione cartografica	annuale
Realizzazione di interventi di interventi ai nodi						
Riqualificazione intersezioni	intersezioni stradali oggetto di riqualificazione	n.	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati	annuale

Interventi individuati	Indicatore	Unità di misura	Fonte dei dati di base	Responsabile elaborazione	Modalità di elaborazione	Frequenza di aggiornamento
Interventi di razionalizzazione del trasporto merci						
Realizzazione nuove aree carico-scarico merci	Stalli carico scarico merci	n.	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati	annuale
Regolamentazione della sosta su strada e realizzazione parcheggi in struttura						
Realizzazione nuovi stalli per la sosta stradale	Stalli equivalenti per tipologia di regolamentazione	n-	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati	annuale
Realizzazione nuovi stalli per la sosta in struttura	Stalli per tipologia funzionale di parcheggio in struttura	n.	Comune di Milano	Elaborazione AMAT	Elaborazione dati	annuale

IL DIRETTORE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA'
E TRASPORTO PUBBLICO

Autorità Precedente VAS
Ing. Stefano RIAZZOLA

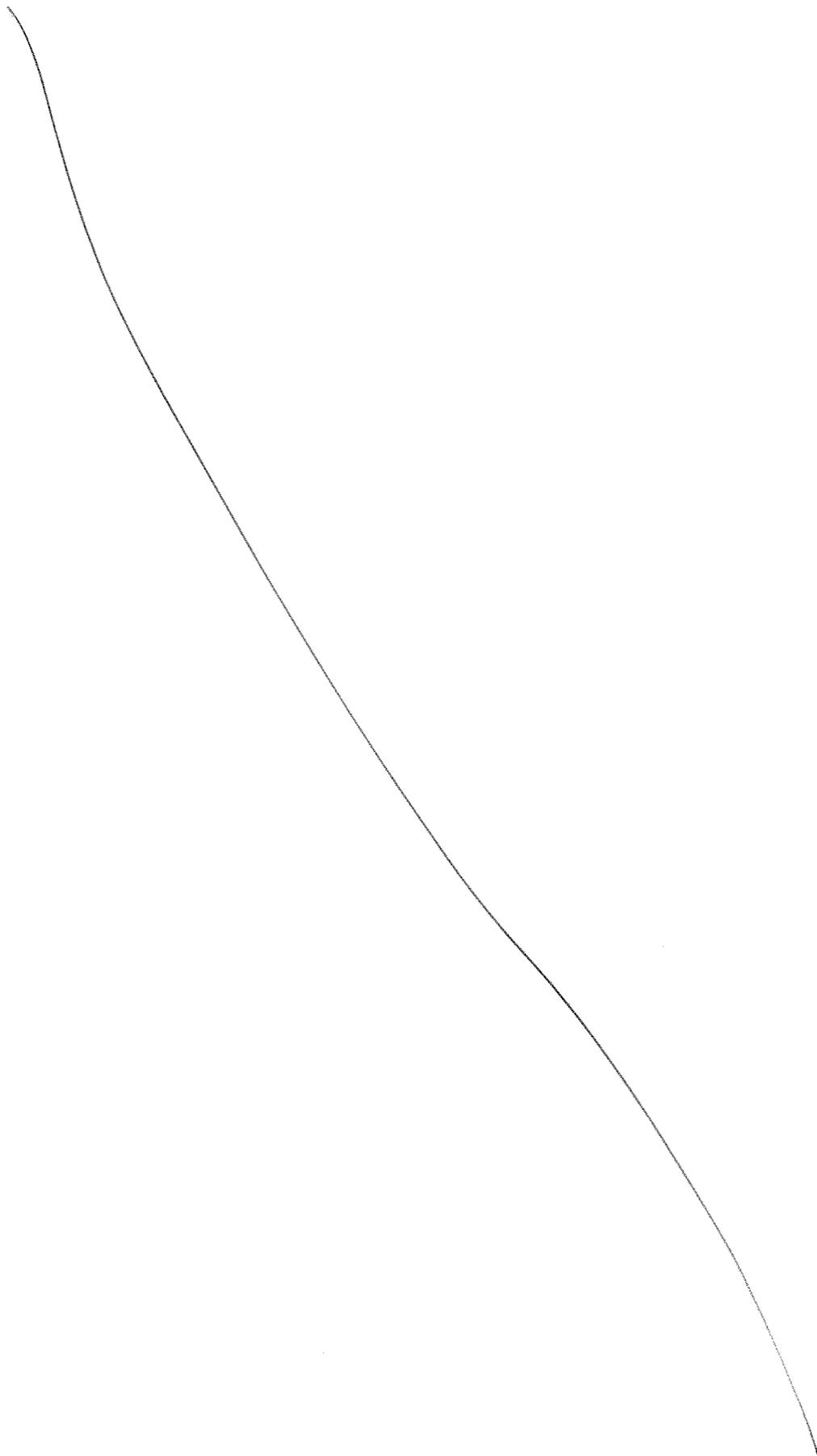


VISTO D'INTESA

IL DIRETTORE DEL SETTORE
POLITICHE AMBIENTALI
Autorità Competente VAS

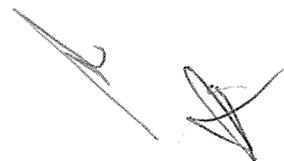
Dott.ssa Laura PERONCINI





ALLEGATO 1

PRIMA CONFERENZA DI VALUTAZIONE VAS 5 OTTOBRE 2012 - VERBALE

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes, located in the bottom right corner of the page.

Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente
Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico

Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente
Settore Politiche Ambientali

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

PRIMA CONFERENZA DI VALUTAZIONE

5 ottobre 2012
via Pirelli, 39 – sala Gialla
ore 9,30

PRESENTI:

AMAT	Valentina Bani Maria Berrini Paola Coppi Pietro Gargioni Antonella Pulpito Paolo Riganti Matteo Rovera Luca Tosi
ARPA – Dip. Milano	Giuseppe Campilongo Adriano Cati
ASL di Milano	Michele Giuseppe Barletta
Comune di Bresso	Luca Felici
Comune di Cologno Monzese	Massimiliano Alongi
Comune di Milano	Claudia Ceccarelli Antonella De Martino Bernardo Generoso Fabiana Natalini Stefano Riazzola Renzo Valtorta Andrea Zelioli
Comune di Rho	Angelo Bosani
Comune di Sesto San Giovanni	Stefano Sgarbossa
Consiglio di Zona 2	Caterina Colombo

Consiglio di Zona 5	Emanuela Duina
Ferrovie Nord S.p.A.	Rosangela Graglia
Metropolitana Milanese S.p.A	Andrea Bruschi Sandro Capra Francesco Patrone Raggi
Parco Nord Milano	Davide Papa
Regione Lombardia	Claudio Palmieri

Stefano Riazzola - Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico – apre la conferenza, presentando le autorità del procedimento, individuate nel Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, quale Proponente e Autorità Procedente, e nel Settore Politiche Ambientali, quale Autorità Competente, ed, infine AMAT, come consulente per la redazione della documentazione presentata. Introduce gli argomenti che verranno sviluppati nel corso dell'incontro, ed illustra il documento di indirizzo metodologico, alla base dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Sottolinea come tale aggiornamento sarà sviluppato coerentemente con la struttura del PGTU vigente e come tra gli obiettivi siano previsti il miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale, l'efficientamento e il miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, il risparmio energetico e rispetto dei valori dell'ambiente urbano. Questo processo si svilupperà dapprima attraverso la verifica degli interventi attuati dall'entrata in vigore del PGTU, ovvero dal 2003 ad oggi, con la costruzione di un quadro conoscitivo di riferimento, poi mediante la valutazione dell'efficacia e della coerenza degli obiettivi rispetto agli obiettivi programmatici dell'Amministrazione, cui seguirà riallineamento temporale delle azioni di piano, che prevederà uno scenario di riferimento di breve termine.

Andrea Zelioli – Responsabile Servizio Tutela Acque e Territorio del Settore Politiche Ambientali, Referente per l'Autorità Competente – Illustra la procedura di VAS, sottolineando come la legislazione regionale non abbia previsto un modello specifico riferito alla valutazione dei Piani di Traffico, e come, conseguentemente, si debba far riferimento al Modello Generale, ovvero all'allegato 1 della D.G.R. n. 9-761 del 10.11.2010. Definisce quali siano i soggetti partecipanti alla procedura, delinea le diverse fasi che hanno preceduto e seguiranno lo stadio attuale dell'iter, accennando ad un possibile cronoprogramma, e sottolineando come la scadenza fissata, quale termine ultimo per ricevere osservazioni e contributi al Documento di Scoping, ovvero il 23 ottobre p.v., sia particolarmente stringente in quanto si ha necessità di redigere il Rapporto Ambientale nel più breve tempo possibile. In ultimo, comunica i recapiti specifici per l'invio di tali contributi.

Maria Berrini – Amministratore Unico di Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (AMAT) – descrive quali siano i contenuti e le finalità generali di uno scoping, nell'ambito della procedura di VAS, per poi focalizzare l'attenzione sul documento specifico, oggetto della presente conferenza. Sottolinea come i contenuti, l'impostazione metodologica ed il quadro pianificatorio di riferimento debbano essere il più possibile condivisi con tutti i partecipanti, sollecitando, in tal senso, la presentazione di contributi ed osservazioni fin dallo svolgimento della presente Conferenza di Valutazione. Prosegue con l'illustrazione dell'analisi preliminare del contesto e con la proposta di Struttura del Rapporto Ambientale, esplicita quali possano essere gli effetti ambientali attesi e,

conseguentemente, gli indicatori e le modalità di progettazione proposti per il sistema di monitoraggio ambientale del piano, auspicando, anche in questo caso, il maggior grado di condivisione possibile delle scelte compiute.

Finita la presentazione della documentazione pubblicata e della procedura di VAS, viene aperta la discussione.

Emanuela Duina – Consigliere di Zona 5 – pone l'accento su un problema molto sentito dai cittadini della Zona 5, ovvero il rumore generato dai mezzi su rotaia, compresi quelli della linea Milano - Mortara ed agli interventi futuri di potenziamento della linea ferroviaria, ad esempio la Circle Line, e chiede se questa problematica sia oggetto di valutazione nell'ambito del PGTU e in che termini.

Stefano Riazzola precisa che il PGTU ha come oggetto gli interventi relativi alla sola circolazione su strada, e che tematiche, come quella del rumore generato dalle percorrenze di mezzi su rotaia, saranno affrontate in un piano sovraordinato, quale il Piano Urbano della Mobilità (PUM), attualmente in fase di revisione, ed avente come oggetto, tra l'altro, il complesso delle infrastrutture per la mobilità. Fa, comunque, presente che anche il futuro PUM potrebbe non essere del tutto esaustivo in tal senso, considerato che la risoluzione del problema non possa prescindere dal confronto tra il Comune di Milano ed altri enti e soggetti competenti in materia, tra cui il gestore delle infrastrutture ferroviarie.

Andrea Bruschi – Rappresentante di Metropolitana Milanese S.p.A. – condivide la scelta degli indicatori e ritiene che l'elenco proposto sia in linea di massima completo. Tuttavia avanza la proposta di considerare tra gli indicatori di consumo di suolo anche l'elemento della sosta irregolare, come indicatore trasversale a tutte le zone, e comune ad ogni tipologia di veicolo, compresi i cicli ed i motocicli. Relativamente agli indicatori della sicurezza stradale e sull'incidentalità, sottolinea che sarebbe opportuno analizzarne anche il rapporto con i flussi di traffico e distinguendo l'incidentalità dei mezzi pubblici rispetto a quella con i mezzi privati.

Stefano Sgarbossa – Rappresentante del Comune di Sesto San Giovanni – introduce l'argomento di un miglior efficientamento e miglioramento del trasporto pubblico, anche in rapporto con le future Agenzie di Bacino del Trasporto Pubblico. Infine, chiede quale sia l'unità di misura dell'indicatore "accessibilità con mezzo privato e pubblico".

Stefano Riazzola risponde che, relativamente agli indicatori sulla sicurezza e sull'incidentalità, la redazione del documento, realizzata da AMAT, è coerente con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e gli indicatori in esso contenuti. Relativamente al tema del miglioramento del servizio di trasporto pubblico, fa presente che il PGTU analizza tale aspetto in relazione a specifici interventi che migliorano la circolazione stradale, ad esempio le corsie riservate, e non dal punto di vista della programmazione e del controllo del servizio. Si cercherà, inoltre, di avere la massima attinenza con le indicazioni Agenzie di Bacino. A tal proposito, sottolinea che se, da un lato, la legislazione regionale impone la costituzione di tali organismi, dall'altro, la legislazione nazionale, con il processo di revisione della spesa, vieta la costituzione di nuovi enti.

Luca Tosi – Responsabile Area Sistemi informativi e di Gestione di AMAT – in relazione ai suggerimenti sugli indicatori, risponde che, per la valutazione degli effetti delle azioni di piano, è stato proposto un sistema di indicatori "di base". Nell'ambito dell'elaborazione del Rapporto Ambientale, tale sistema potrà essere ampliato con l'individuazione di indicatori "derivati", che mettano in evidenza aspetti di dettaglio. Conferma che l'indicatore della domanda di sosta comprende anche quella irregolare, e che nell'incidentalità è considerata anche quella relativa ai

mezzi pubblici. Evidenzia che l'indicatore sull'accessibilità ha una valenza "territoriale", ovvero rappresenta l'accessibilità al territorio mediante mezzi pubblici e privati, misurabile attraverso una unità di tempo, come variazione della velocità di percorrenza per raggiungere un dato punto in funzione dei servizi utilizzati.

Emanuela Duina chiede, visto il sempre più crescente numero dei motocicli circolanti, se il piano comprenda anche azioni di regolamentazione nella circolazione stradale di questi mezzi e se siano stati considerati nell'indicatore dell'incidentalità su strada.

Luca Tosi conferma che gli indicatori definiti nell'ambito del PGTU prendono in considerazione la circolazione ed il tasso d'incidentalità dei motocicli, anche se risulta difficile misurarne gli spostamenti effettivi, poiché spesso sfuggono ai comuni sistemi di rilevamento.

Emanuela Duina sottolinea la problematica dell'uso delle corsie preferenziali da parte dei motocicli.

Stefano Riazzola comunica che uno tra gli elementi di differenziazione rispetto alla precedente versione del PGTU sarà proprio la strategia di contenimento/regolarizzazione di questo fenomeno, ed il processo di VAS potrà dare indicazioni sull'argomento, in considerazione del fatto che la Valutazione Ambientale Strategica prevede, per sua natura, anche la verifica di sostenibilità sociale delle scelte.

Davide Papa - Rappresentante del Parco Nord di Milano – chiede se la definizione degli obiettivi del piano possa essere definita con maggior dettaglio.

Maria Berrini conferma che la presentazione odierna, per questioni di tempo, ha presentato una sintesi degli obiettivi, ma che essi verranno esplicitati maggiormente nel prosieguo della redazione dei documenti.

Stefano Riazzola ricorda che non si è di fronte ad una nuova redazione del PGTU, ma all'aggiornamento di quello vigente, ed in quest'ottica vi dovrà essere coerenza interna tra i due documenti. A questo proposito, propone di mettere a disposizione sul sito del Comune la documentazione inerente al PGTU in corso.

Adriano Cati – Rappresentante di ARPA Lombardia, Dipartimento Milano – chiede di come verrà tenuto conto delle interferenze dei cantieri, specie quelli di Expo 2015, che, da qui a qualche anno, insisteranno sul territorio comunale. Evidenzia, in tal senso, come si potrebbero registrare alterazioni nella misurazione dei dati di monitoraggio, in termini di sovrastima di talune componenti.

Luca Tosi risponde che pur trattandosi di elementi rilevanti, saranno difficilmente considerabili nelle basi di simulazione del PGTU, poiché a carattere temporaneo e suscettibili di modificare, in maniera non quantificabile, scenari già di per sé complessi.

Maria Berrini risponde che il tema dei cantieri sarà, comunque, oggetto di riflessione per un'eventuale integrazione.

Andrea Zelioli ricorda comunque che gli effetti ambientali dei cantieri Expo sono già oggetto di analisi su altri tavoli, quali l'Osservatorio Ambientale regionale, costituito ad esito dell'espletamento delle procedure di VAS e di VIA. In tal senso, verranno coerenzati i dati del contesto con gli obiettivi di riferimento, quali quelli riferiti all'inquinamento atmosferico.

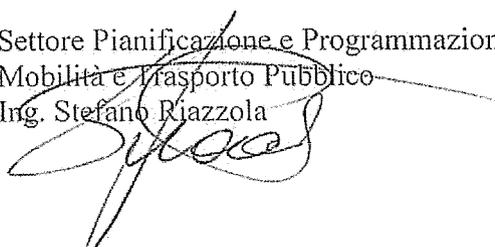
Angelo Bosani – Rappresentante del Comune di Rho – pur esulando dal contesto generale della conferenza, porta, all'attenzione dei presenti, il tema dell'interlocuzione con ATM per i temi concernenti i parcheggi d'interscambio, le politiche tariffarie, oltre che la mancata prosecuzione oltre i confini del comune di Milano di alcune linee di trasporto pubblico, tutti fattori che, allo stato attuale, disincentivano l'utilizzo dei mezzi pubblici, a vantaggio della mobilità privata, che, ad oggi, risulta limitata dall'apertura dei cantieri Expo, generando un circolo vizioso deleterio anche sotto l'aspetto educativo, oltre che ambientale.

Stefano Riazzola, accoglie il suggerimento di ARPA per quanto concerne gli interventi correlati ad Expo, che verranno pertanto considerati nell'orizzonte temporale a breve termine. Ricorda, inoltre, che il proprio Settore è coinvolto in prima persona per le problematiche sollevate dal Comune di Rho, precisando che, in tal senso, il vero interlocutore di riferimento, per le politiche di condivisione delle scelte sul trasporto pubblico, rimane proprio il Comune di Milano, e non ATM poiché quest'ultima rappresenta il gestore del servizio. Precisa, tuttavia, che il sistema tariffario vigente (SITAM) è frutto di accordi più complessi, che coinvolgono altri enti, come Regione e Provincia, e che andrà comunque rivisto perché non più rispondente alle attuali esigenze delle amministrazioni. Ricorda che l'Accordo di Programma Expo metteva già in conto tali revisioni, richiamava gli enti firmatari ad attivarsi in tal senso. Conclude offrendo la disponibilità del proprio Settore a qualsiasi intermediazione, sottolineando, tuttavia, che ogni proposta di fidelizzazione degli utenti al trasporto pubblico dovrà necessariamente prevedere la messa a disposizione di adeguate risorse finanziarie.

Terminati gli interventi, **Andrea Zelioli** chiude la conferenza ricordando la scadenza per la presentazione delle osservazioni e/o contributi, fissata per il 23 ottobre 2012, l'ipotesi di messa a disposizione del Rapporto Ambientale per i primi giorni di novembre, e, conseguentemente, la possibile convocazione della seconda seduta della Conferenza di Valutazione tra la fine di novembre ed i primi di dicembre, nonché del forum pubblico entro la prima metà del mese di dicembre.

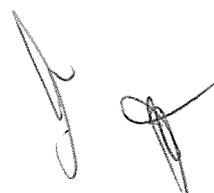
Nulla più da discutere, la seduta si conclude alle ore 11.05.

Settore Pianificazione e Programmazione
Mobilità e Trasporto Pubblico
Ing. Stefano Riazzola



ALLEGATO 2

CONFERENZA DI VALUTAZIONE FINALE VAS 20 DICEMBRE 2012 - VERBALE

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, located in the bottom right corner of the page.

Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente
Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico

Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente
Settore Politiche Ambientali

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

CONFERENZA DI VALUTAZIONE FINALE

20 dicembre 2012
Acquario Civico
via Gadio, 2 – Sala Conferenze
ore 9,30

PRESENTI:

AMAT

Valentina Bani
Maria Berrini
Paola Coppi
Pietro Gargioni
Vladimiro Marras
Alessandra Porro
Antonella Pulpito
Roberta Righini
Valentino Sevino
Luca Tosi

Comune di Bresso

Luca Felici

Comune di Cologno Monzese

Daniele Menegatti

Comune di Milano

Claudia Ceccarelli
Antonella De Martino
Francesco Paravati
Stefano Riazola
Andrea Zelioli

Comune di Settimo Milanese

Fabio Fusari

Consiglio di Zona 4

Pierangelo Tosi

Metropolitana Milanese S.p.A

Elisa Liuzzo
Stefano Tani

Andrea Zelioli – Responsabile Servizio Tutela Acque e Territorio del Settore Politiche Ambientali, Referente per l’Autorità Competente – apre la conferenza, presentando le autorità coinvolte nel procedimento, individuate nel Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, quale Proponente e Autorità Procedente, e nel Settore Politiche Ambientali, quale Autorità Competente, ed, infine, AMAT, come consulente per la redazione della documentazione presentata. Comunica lo stato di avanzamento della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), informando che, in data odierna, avranno luogo sia la conferenza finale sia il Forum pubblico, e come quest’ultimo evento si configuri come ulteriore momento formale dedicato alla partecipazione del pubblico. Illustra sinteticamente l’iter generale di VAS, sottolineando come la legislazione regionale non abbia previsto un modello specifico riferito alla valutazione dei Piani di Traffico, e come, conseguentemente, si debba far riferimento al Modello Generale, ovvero all’allegato I della D.G.R. n. 9-761 del 10.11.2010. Definisce quali siano i soggetti partecipanti alla procedura, delinea le diverse fasi che hanno preceduto e seguiranno lo stadio attuale dell’iter, e sottolinea come la scadenza fissata, quale termine ultimo per ricevere osservazioni e contributi al Rapporto Ambientale, ovvero il 19 gennaio 2013, sia particolarmente stringente al fine di rispettare la tempistica programmata dall’Amministrazione per l’adozione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). In ultimo, comunica le modalità ed i recapiti specifici per l’invio di tali contributi.

Stefano Riazzola - Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico – Introduce i contenuti del PGTU, sottolineando come esso non sia un nuovo piano, ma un aggiornamento rispetto a quello esistente, che consiste nell’individuazione di temi progettuali e azioni da attuare nel breve periodo e/o nel riallineamento temporale di azioni già previste dal PGTU vigente. Inoltre, rende noto che tale aggiornamento ha come obiettivi:

- Verifica delle congruenze, rispetto ai più recenti indirizzi di programmazione indicati dall’amministrazione;
- Monitoraggio e quantificazione degli effetti derivanti dall’attuazione di interventi previsti dal PGTU, nell’orizzonte di breve e lungo periodo.

Prosegue l’illustrazione del documento attraverso, da una parte, l’analisi dell’andamento nell’ultimo decennio dei principali indicatori della mobilità, quali il tasso di motorizzazione, l’offerta di trasporto pubblico, i flussi di traffico, la sicurezza stradale, la sosta su strada e, dall’altra, la descrizione dei temi progettuali oggetto dell’aggiornamento, ovvero interventi sulla circolazione, trasporto pubblico, sistema della sosta e riqualificazione ambientale. In particolare, per quest’ultimo tema, chiarisce che le azioni sono l’ampliamento delle isole ambientali e gli interventi a favore della pedonalità, l’ampliamento e la sistematizzazione della mobilità ciclistica, la strategia del road pricing e delle azioni ad esso collegate ed, infine, gli interventi di mobilità sostenibile e di Mobility Management.

Maria Berrini – Amministratore Unico di Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (AMAT) – descrive quali siano i contenuti e le finalità generali del Rapporto Ambientale, nell’ambito della procedura di VAS, per poi focalizzare l’attenzione sul documento specifico, oggetto della presente conferenza. In particolare, poiché il presente studio si basa sull’aggiornamento del PGTU, viene presentato come scenario di base quello relativo al piano adottato nel 2003, comprendente la domanda di mobilità e lo stato delle infrastrutture, di rete e dei servizi al medesimo anno; mentre come scenario di attuazione quello relativo all’anno 2012, ovvero lo stato di fatto. Vengono illustrati gli effetti delle azioni di piano attuate tra il 2003 ed il 2012, attraverso l’analisi di indicatori specifici, quali il traffico veicolare privato, l’incidentalità, l’uso del suolo, inteso come recupero di suolo pubblico connesso alla riduzione della domanda di sosta dei veicoli su strada, le

emissioni atmosferiche e il rumore generati da traffico stradale. Prosegue la presentazione descrivendo gli effetti attesi dall'attuazione delle azioni oggetto di aggiornamento al piano, prendendo in considerazione l'arco temporale compreso tra il 2012 ed il 2015 ed indicando quali scenari appaiono più efficaci e più ambientalmente sostenibili. Infine, conclude l'esposizione con descrizione del sistema di monitoraggio.

Terminate le presentazioni, viene data la parola ai presenti per eventuali chiarimenti e/o osservazioni. Nessuno intervenendo, vengono ricordati i termini e le modalità entro cui far pervenire eventuali contributi.

Nulla più da discutere, la seduta si conclude alle ore 11.15.

Segretario verbalizzante: dott.ssa Antonella De Martino

Settore Pianificazione e Programmazione
Mobilità e Trasporto Pubblico
Ing. Stefano Rizzola



ALLEGATO 3

FORUM PUBBLICO 20 DICEMBRE 2012 - VERBALE

Handwritten signature or initials in the bottom right corner of the page.

Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente
Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico

Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente
Settore Politiche Ambientali

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU)

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

FORUM PUBBLICO

20 dicembre 2012
Acquario Civico
via Gadio, 2 – Sala Conferenze
ore 16,30

PRESENTI:

ALSEA	Enrico Casiraghi
AMAT	Valentina Bani Maria Berrini Paola Coppi Veronica Gaiani Silvia Moroni Antonella Pulpito Matteo Rovera Luca Tosi Bruno Villavecchia
ASD Turbolento	Paolo Tagliacarne
ASSIMPREDIL	Samanta Ricco
Associazione Utenti Trasporto Pubblico	Luigi Massari
ASSOLOMBARDA	Vittorio Biondi
Ciclobby	Walter Monici
Cives	Pietro Menga
CNA Milano-Monza-Brianza	Lauro Venturi
Comitato Scientifico PUMS	Giorgio Spatti
Comune di Milano	Claudia Ceccarelli Antonella De Martino

Fabio Lopez Nunes
Pierfrancesco Maran
Lucetta Ostaldo
Stefano Riazzola
Andrea Zelioli

Comune di Sesto San Giovanni	Jonathan Monti
Confcommercio	Monica Asnaghi Cristina Chiodini
Consiglio di Zona 2	Simone Locatelli
Consiglio di Zona 8	Alfredo Maria Bologna
Coop. Città Studi Nuova	Giuseppe Ghirardini
Critical Mass Milano	Davide Branca
Eco dalle Città	Alessia Sacchetti
Eliante ONLUS	Riccardo Nigro
Ferrovienord S.p.A.	Marco Barca Caracciolo
Gruppo CLAS s.r.l.	Ines Osterle
Legambiente	Franco Beccaria
Metropolitana Milanese S.p.A	Andrea Bruschi Sandro Capra Stefano Cetti
Noi di Milano per Pisapia	Alvise Braga Illa
SATAM – CNA	Nereo Villa
UIL Milano	Rinaldo Carnevali
UNICA FILT CIGL	Luca Lamperti Giovanni Maggiolo
Nessun Ente/Associazione di appartenenza	Donato Buccicca Roberto Galliari Paolo Marchini Marco Mazzei Roberto Miglietti Gianni Zenoni

Andrea Zelioli – Responsabile Servizio Tutela Acque e Territorio del Settore Politiche Ambientali. Referente per l’Autorità Competente – apre la conferenza, presentando le autorità del procedimento, individuate nel Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, quale Proponente e Autorità Procedente, e nel Settore Politiche Ambientali, quale Autorità Competente, ed, infine AMAT, come consulente per la redazione della documentazione presentata. Spiega in che cosa consista la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e di come essa preveda che vi sia un confronto con gli Enti ed il pubblico, attraverso la messa a disposizione della documentazione ed alcuni incontri. Per il caso specifico, oltre alle due conferenze dei servizi, obbligatorie per legge, è stato pensato di organizzare, per i non addetti ai lavori, il presente forum. Ricorda che per chi volesse presentare, in questa sede, osservazioni è possibile farlo attraverso i moduli messi a disposizione, altrimenti, in tempi successivi, attraverso i canali ufficiali quali gli indirizzi mail, o i numeri di fax dedicati, o ancora presentando scritti al protocollo della Direzione Centrale. Prosegue l’intervento, illustrando sinteticamente l’iter generale di VAS, sottolineando come la legislazione regionale non abbia previsto un modello specifico riferito alla valutazione dei Piani di Traffico, e come, conseguentemente, si debba far riferimento al Modello Generale, ovvero all’allegato I della D.G.R. n. 9-761 del 10.11.2010. Definisce quali siano stati i soggetti partecipanti alla procedura, delinea le diverse fasi che hanno preceduto e seguiranno lo stadio attuale dell’iter, e sottolinea come la scadenza fissata, quale termine ultimo per ricevere osservazioni e contributi al Rapporto Ambientale, ovvero il 19 gennaio 2013, sia particolarmente stringente al fine di rispettare la tempistica programmata dall’Amministrazione per l’adozione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). In ultimo, ricorda ancora una volta le modalità ed i recapiti specifici per l’invio di tali contributi.

Stefano Riazzola - Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico – Introduce i contenuti del PGTU, sottolineando come esso non sia un nuovo piano, ma un aggiornamento rispetto a quello esistente, che consiste nell’individuazione di temi progettuali e azioni da attuare nel breve periodo e/o nel riallineamento temporale di azioni già previste dal PGTU vigente. Inoltre, rende noto che tale aggiornamento ha come obiettivi:

- Verifica delle congruenze, rispetto ai più recenti indirizzi di programmazione indicati dall’amministrazione;
- Monitoraggio e quantificazione degli effetti derivanti dall’attuazione di interventi previsti dal PGTU, nell’orizzonte di breve e lungo periodo.

Prosegue l’illustrazione del documento attraverso, da una parte, l’analisi dell’andamento nell’ultimo decennio dei principali indicatori della mobilità, quali il tasso di motorizzazione, l’offerta di trasporto pubblico, i flussi di traffico, la sicurezza stradale, la sosta su strada e, dall’altra, la descrizione dei temi progettuali oggetto dell’aggiornamento, ovvero interventi sulla circolazione, trasporto pubblico, sistema della sosta e riqualificazione ambientale. In particolare, per quest’ultimo tema, chiarisce che le azioni sono l’ampliamento delle isole ambientali e gli interventi a favore della pedonalità, l’ampliamento e la sistematizzazione della mobilità ciclistica, la strategia del road pricing e delle azioni ad esso collegate, ed, infine, gli interventi di mobilità sostenibile e di Mobility Management.

Maria Berrini – Amministratore Unico di Agenzia Mobilità Ambiente e Territorio (AMAT) – descrive quali siano i contenuti e le finalità generali del Rapporto Ambientale, nell’ambito della procedura di VAS, per poi focalizzare l’attenzione sul documento specifico, oggetto della presente conferenza. In particolare, poiché il presente studio si basa sull’aggiornamento del PGTU vigente, vengono sinteticamente illustrati gli effetti delle azioni di piano attuate tra il 2003, anno di adozione, ed il 2012. Vengono, di seguito, descritti nel dettaglio gli effetti attesi dall’attuazione delle azioni oggetto del presente aggiornamento, prendendo in considerazione l’arco temporale compreso tra il 2012 ed il 2015, illustrando le alternative di piano considerate e gli indicatori sulla

base dei quali è stata scelta l'alternativa ambientalmente più sostenibile, che comprende l'attuazione del road pricing. Infine, conclude l'esposizione con descrizione del sistema di monitoraggio.

Pierfrancesco Maran – Assessore alla Mobilità, Ambiente, Arredo Urbano, Verde – sottolinea come il lavoro condotto, dall'Amministrazione comunale, sull'aggiornamento del PGTU, abbia portato ad un'analisi puntuale dell'evoluzione del traffico cittadino, oltre che rappresentare una fonte notevole di informazioni sulle modalità di trasporto, di chi frequenta la città, e sui cambiamenti in atto. Porta, ad esempio, la diminuzione del numero delle auto private in circolazione, nel periodo compreso tra il 2003, anno di adozione del piano, ed il 2012, nonché il contemporaneo importante incremento dell'utilizzo delle due ruote, intese sia come biciclette che come motocicli. Evidenzia che la riduzione, nello stesso periodo, del tasso di motorizzazione non sia significativa di un decremento della ricchezza della città, considerando che le maggiori città europee presentano tassi di motorizzazione significativamente più bassi, ma indichi un cambiamento nelle modalità di trasporto. Affronta il tema del Trasporto Pubblico Locale e di come esso possa ben integrarsi con azioni quali il car sharing o l'introduzione dell'Area C, che ha permesso, nella sua fase sperimentale, di incrementare la velocità dei mezzi di trasporto. Prosegue ricordando come l'aggiornamento del PGTU, piano snello e di breve orizzonte, sia stato l'inizio di una più ampia discussione, con la cittadinanza e gli Enti, che proseguirà con il nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), che sarà decennale e delinea, con una prospettiva di lungo periodo, le modalità di spostamento di Milano. Infatti, per il PUMS saranno previsti incontri capillari sul territorio con associazioni ed addetti ai lavori, ma anche con cittadini, incontri in cui verranno raccolte testimonianze più esperienziali che tecniche. Ricorda che gli appuntamenti di confronto sul PUMS si svolgeranno durante tutta la sua costruzione, in modo da elaborare uno strumento ampiamente partecipato e condiviso dalla cittadinanza. Conclude ricordando come, entro gennaio, sarà comunicato il percorso di partecipazione sulle dieci tematiche strategiche del PUMS, per cui anche se per l'aggiornamento del PGTU i tempi, per la sua approvazione, sono ridotti, ci sarà il modo per approfondire alcune delle sue tematiche nell'ambito dello sviluppo del PUMS.

Finite le presentazioni, viene data la parola agli astanti per chiarimenti e/o osservazioni.

L'architetto **Zenoni** sottolinea l'importanza della Valutazione Ambientale Strategica, se effettivamente fosse stata sviluppata per un tema strategico, quale, ad esempio, il prolungamento della linea metropolitana Assago-Milano Fiori. In quest'ottica ricorda la problematica del rumore generato da traffico, nei quartieri di Milano, la questione della viabilità nelle zone intercluse e nelle nuove zone "down town" nelle periferie. Porta ad esempio, per quest'ultima tematica, la situazione venutasi a creare nell'ex zona 16, la Barona, che da quartiere dormitorio si è trasformato a zona di attrazione per il Salone del Mobile e per il design, con la riqualificazione della Richard Ginori, per il polo ospedaliero del San Paolo, per la presenza dello IULM, terza università per ordine di grandezza in Milano, per le strutture sportive ed i campionati di ginnastica artistica, che richiamano spettatori. Inoltre, per chi proviene dalla zona di Assago – Milanofiori, o per chi esce dall'autostrada in piazza Maggi, la zona Barona si trova ad essere il punto più vicino a piazza Duomo ed al centro città, eppure non vi è stato un adeguato sviluppo stradale, ed il quartiere ha il maggior numero di strade interrotte di Milano.

Walter Monici, dell'associazione Ciclobby, porta all'attenzione la questione del quartiere Sarpi-Canonica in relazione alla creazione delle zone 30, e per il quale chiede uno specifico incontro in separata sede. Sottolinea l'incongruenza della presenza delle zone 30 accanto a strade a scorrimento veloce. Ritiene che la risoluzione di tale incongruenza, possa avere benefici anche sulla ciclabilità in generale. Fa presente come vi sia stata una mancata realizzazione della maggioranza delle isole ambientali con previsione di zone 30, già previste nel piano adottato nel 2003. Invita a considerare,

negli scenari di VAS, un sistema di loop, basato sulla cerchia dei navigli, o che preveda l'estensione della ZTL fino alla cerchia filoviaria. Sul tema della sosta, ritiene valido un sistema di pagamenti legato alle residenze, ma associato anche all'occupazione del suolo pubblico, come utilizzato a Parigi, che preveda un pagamento in funzione dello spazio occupato, permettendo così un equilibrio tra la sosta dei residenti ed un fluido scorrimento del traffico auto. Chiede che vi sia una regolamentazione specifica per le moto, ritenendo che tale categoria di veicoli, il cui numero di spostamenti sta aumentando, sia fonte di significativi problemi in termini di rumore e di pericolosità, per i pedoni e per gli stessi motociclisti. Infatti, una maggiore congestione del traffico ha portato persone, con poca o nulla esperienza di guida di motoveicoli, ad utilizzare mezzi che, per imperizia, possono provocare danni. Infine, porta all'attenzione del pubblico la questione di come i sottopassi ed i tunnel cittadini siano interdetti all'uso delle biciclette, costringendo i ciclisti ad allungare considerevolmente il percorso per aggirare il divieto, proprio quando dovrebbe avvenire il contrario, ovvero favorire i cicli con percorsi più brevi e scoraggiare l'uso dell'auto con l'obbligo di percorrenza di percorsi più lunghi.

Alvise Braga Illa, del movimento "Noi di Milano per Pisapia", appoggia completamente la politica dell'Area C, invita ad una rapida definizione di un piano di rete ciclabile compiuta, in modo da poter dire che entro il 2015 vi sia una rete di fatto, conseguentemente chiede che l'Amministrazione tenga informati sul tema. Ricorda che l'associazione ha promosso due campagne, una, denominata "Dammatrà", per sensibilizzare la cittadinanza a parcheggiare correttamente, l'altra per un corretto uso e manutenzione della bicicletta. Chiede che il Comune dia un supporto in queste iniziative, considerato che il continuo coinvolgimento della Polizia Municipale ha dato buoni frutti.

Marco Mazzei, sottolinea, innanzi tutto, il fondamentale ruolo della comunicazione a favore della diffusione della cultura della mobilità ciclistica. In generale lamenta il fatto che un incontro, come il presente forum, su temi della mobilità convocato per metà pomeriggio non favorisce un reale confronto con la cittadinanza e ricorda che comunque vi sono strumenti diversi e più innovativi, oltre quello di una partecipazione fisica ad una riunione, per scambiare idee. Nello specifico, ritiene superato il concetto di pista ciclabile, intesa come uno spazio fisico dedicato alle biciclette e che andrebbe sviluppata, invece, una mobilità integrata che comprenda auto, biciclette e pedoni.

Davide Branca, ciclista di "Critical Mass", si dichiara deluso di come sia stato trattato il tema della ciclabilità, perché ritiene che vi sia poca organicità del piano a trattare il tema della mobilità ciclistica nei suoi diversi aspetti e in relazione alle altre componenti. Ritiene, ad esempio, che sia stata posta poca attenzione al tema dei parcheggi per questi veicoli, in particolare nei pressi delle stazioni ferroviarie, e di come tale aspetto sia correlato al problema del fenomeno diffuso del furto delle bici. Conseguentemente, il tutto si tradurrebbe in un uso ancora limitato di un tale mezzo.

Pierfrancesco Maran prende la parola per alcune prime risposte. Sottolinea che verrà integrato, nell'aggiornamento del piano, l'intervento della ZTL Sarpi, deliberato successivamente alla redazione ed alla pubblicazione del documento. Pone l'accento sul fatto che tutti gli interventi sulla mobilità sono, in qualche maniera, interconnessi fra loro, e possono concorrere all'aggiornamento del PGTU. Spiega, tuttavia, tali interventi, come ad esempio le zone 30, verranno maggiormente trattati nel PUMS, ovvero nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, dove la "S" di sostenibile non è vuota di significato. Infatti, l'approccio avviato con il PGTU, e che proseguirà con il PUMS, è significativamente differente da quello seguito nei piani della mobilità tradizionali, che si occupavano principalmente di auto e di infrastrutture per la mobilità. Il PUMS, invece, si occuperà della mobilità delle persone, prevedendo una reale integrazione della mobilità tra diversi soggetti che frequentano la città, siano essi pedoni, che automobilisti. In tema di ciclabilità, l'Amministrazione sta già agendo, avendo istituito una direzione che si occupa nello specifico di tale tema, ed avendo avviato diversi interventi. Fra questi ultimi, cita un progetto specifico, a cui

saranno destinati fondi ministeriali e che prevede la realizzazione di velo stazioni e di rastrelliere accanto ai parcheggi auto. Poi è stato potenziato il sistema di bike sharing. Per i luoghi, che attraggono cittadini ed utenti, si stanno pensando percorsi sicuri. Assicura che i tempi di discussione per il PUMS saranno più ampi rispetto all'aggiornamento PGTU, prevedranno luoghi e modalità diverse di discussione, con anche orari diversi, il coinvolgimento maggiore dei consigli di Zona, il tutto finalizzato ad arricchire e migliorare il piano, con il confronto, l'ascolto ed anche lo scontro, pur nella limitatezza delle risorse economiche che ha a disposizione l'Amministrazione Comunale.

Stefano Riazzola ricorda la differenza, in linea generale, tra il PGTU ed il PUMS, e di come quest'ultimo sarà oggetto di maggiori approfondimenti, costituendo un piano sovraordinato al PGTU stesso. Infine, sottolinea come, nella valutazione degli scenari dell'aggiornamento del piano, l'intervento dei loop rappresenti un'alternativa di progetto rispetto al road pricing, e che proprio il road pricing, a seguito dell'analisi degli effetti, ha dimostrato maggiori e più incisivi vantaggi nel mantenere più bassa la quota di traffico.

Nulla più da discutere. il forum si conclude alle ore 18.15.

Segretario verbalizzante: dott.ssa Antonella De Martino

Settore Pianificazione e Programmazione
Mobilità e Trasporto Pubblico
Ing. Stefano Riazzola

